

Le transport fluvial de marchandises, une opportunité structurante pour les Hauts de France

PHILIPPE HOURDAIN, RAPPORTEUR

Rapport-Avis

Assemblée plénière du 4 octobre 2016

SOMMAIRE

Introduction :	3
Partie I : Evolutions et perspectives du transport fluvial régional de marchandises : Le prisme du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut.....	6
A) Le réseau régional des canaux et des ports intérieurs : un atout à exploiter	6
B) Le trafic fluvial régional de marchandises : Quelle situation en 2015 ? Quelles perspectives en 2025 ?	10
C) Le transport fluvial : un secteur d'activité en mutation ?	14
Partie II : Le fret fluvial régional : Bilan des actions engagées et identification des freins à lever	19
A) Les actions déjà mises en œuvre au niveau national et régional pour développer le fret fluvial :	19
B) L'identification de freins techniques, politiques et économiques au développement du transport fluvial :	24
Partie III : Faire du transport fluvial de marchandises, un moteur de compétitivité des Hauts-de-France	31
A) Développer une stratégie régionale nouvelle pour le transport et la logistique fluviale :	31
B) Optimiser les infrastructures fluviales et les services associés pour développer le transport durable de marchandises	34
C) Anticiper et organiser le développement des plateformes multimodales le long du canal : ...	36
D) Inciter les entreprises à recourir à l'intermodalité et à la mobilité durable	39
E) Renforcer la formation et l'attractivité des métiers du fluvial.....	40
F) Renforcer la recherche et l'innovation sur le mode fluvial :	41
Conclusion :	43

Introduction :

La France dispose du réseau fluvial le plus long d'Europe du Nord-Ouest avec ses 8 500 kilomètres de canaux, fleuves et rivières. Le réseau fluvial du Nord représente plus de 10% du réseau national navigable et constitue surtout, l'un des réseaux régionaux, les plus denses et mieux équipés.

Pourtant, tout comme la part fluviale du transport de marchandises, au niveau national demeure encore modeste (entre 2 et 4% au cours des dix dernières années)¹, la part régionale peine aussi à décoller (autour de 2%)². La France se tient donc loin, derrière l'Allemagne, la Belgique et surtout, les Pays Bas, pays de référence pour le transport de marchandises par voie d'eau.

En 2015, le trafic fluvial national subit même une baisse. En région Hauts de France, la situation se révèle plus contrastée : la baisse du trafic fluvial de marchandises est plus significative sur le réseau picard (impacté par la récession du bassin de la Seine) ; le Nord Pas de Calais connaît lui une légère progression de certains de ses trafics en 2015, notamment de son trafic de conteneurs (+6%)³. Dans les Hauts de France, le transport fluvial tend donc plutôt à se maintenir à un niveau correct qu'à diminuer dans des proportions préoccupantes.

Les enjeux du développement du transport fluvial sont majeurs pour la France et la Région Hauts de France : un développement durable, tangible et concret, ainsi qu'une source d'attractivité et de compétitivité pour les territoires.

Le mode fluvial émet 4 fois moins de CO₂ que la route pour une tonne transportée et un convoi fluvial sur le canal Dunkerque-Valenciennes équivaut par exemple à 242 camions. Le report modal du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau constitue donc un moyen de désengorger les réseaux routiers, de réduire les nuisances sonores et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Fin 2015, l'accord international contre le dérèglement climatique relance l'urgence de la question des transports durables, cinq ans après la dernière loi Grenelle en France, qui donnait déjà la priorité aux transports non routiers et non aériens.

Le secrétariat d'Etat aux Transports devrait sortir pour la fin de l'année un plan d'actions pour améliorer la compétitivité du transport fluvial. Parallèlement, trois missions parlementaires viennent de rendre leurs rapports en juillet sur l'attractivité des grandes places portuaires. Les sénateurs René Vandierendonck (Nord) et Jérôme Bignon (Somme) se sont intéressés particulièrement à l'axe portuaire de Dunkerque, afin d'améliorer encore sa zone d'influence, notamment ses liaisons fluviales et ferroviaires entre le port et l'arrière-pays.

¹ Voies Navigables de France : Un canal d'avenir au service du développement durable, Synthèse du rapport d'information au Sénat, n°724, présenté par MM. Francis Grignon et Yves Rome, sénateurs, 15 juillet 2014.

² Audition de MM. Vincent MOTYKA, Directeur DREAL Nord Pas de Calais-Picardie et Jean-Marie DEMAGNY, Directeur-adjoint, 14 mars 2016.

³ Audition de MM. Stéphane SAINT ANDRE, Député du Pas de Calais et Président du Conseil d'administration de Voies Navigables de France et Benoît ROCHET, Directeur territorial Nord Pas de Calais, Voies Navigables de France, 14 mars 2016.

Le 8 juillet 2016, lors de sa séance plénière, le Conseil régional des Hauts de France a passé nombre de délibérations liées au canal Seine Nord Europe : protocole de financement de la société de projet du canal Seine Nord Europe, études et travaux préparatoires pour la mise au grand gabarit de l'Oise aval, études pour le relèvement des ponts de cinq à sept mètres et remise en navigation du canal Condé – Pommeroeul.

A l'heure de l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Hauts de France et de l'avènement du canal Seine Nord Europe (dont les premiers travaux devraient intervenir dès l'année prochaine), le CESER partage avec les acteurs publics, mais aussi privés, la nécessité et l'urgence d'agir pour le fluvial. C'est par l'union de tous les acteurs que le Canal Seine Nord Europe/Seine Escaut bénéficiera aux territoires des Hauts de France et à ses habitants.

Comment définir et accompagner une stratégie de développement de la voie d'eau dans les Hauts de France ? Quels sont les freins à lever et les leviers d'action à mobiliser pour faire du transport fluvial de marchandises, un moteur de compétitivité pour les Hauts de France ?

Le présent rapport-avis du CESER a bien pour objectif d'œuvrer à un transport multimodal de marchandises, qui donne toute sa place au mode fluvial, en complémentarité avec les autres modes de transport : de favoriser l'appropriation de la voie d'eau par tous les acteurs politiques et socio-économiques et de faire émerger une économie des flux et de la logistique, génératrice d'emplois pérennes.

Après avoir dressé un rapide panorama (à la fois descriptif et prospectif) de la situation du fret fluvial en région Hauts de France (réseau fluvial, flux de marchandises et acteurs du secteur), le rapport-avis du CESER s'intéressera, dans sa deuxième partie, au bilan des actions déjà entreprises en faveur du fluvial, ainsi qu'aux verrous, qui continuent d'entraver l'essor de ce mode de transport durable. Enfin, dans une troisième partie, le rapport-avis émettra des préconisations pour une véritable stratégie régionale au service du développement la filière fluviale et l'émergence rapide d'un équipement structurant pour la région Hauts de France.

Partie I

**Evolutions et perspectives du transport fluvial
régional de marchandises : Le prisme du canal Seine
Nord Europe/Seine Escaut**

Partie I : Evolutions et perspectives du transport fluvial régional de marchandises : Le prisme du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut

Il s'agit, dans cette première partie, de dresser un rapide panorama de la situation du fret fluvial en région, à la fois descriptif et prospectif avec, à l'horizon 2023, l'ouverture du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut. Que ce soit au niveau des réseaux, des flux de marchandises ou des acteurs du transport fluvial, le projet de canal Seine Nord Europe/ Seine Escaut modifie la donne régionale.

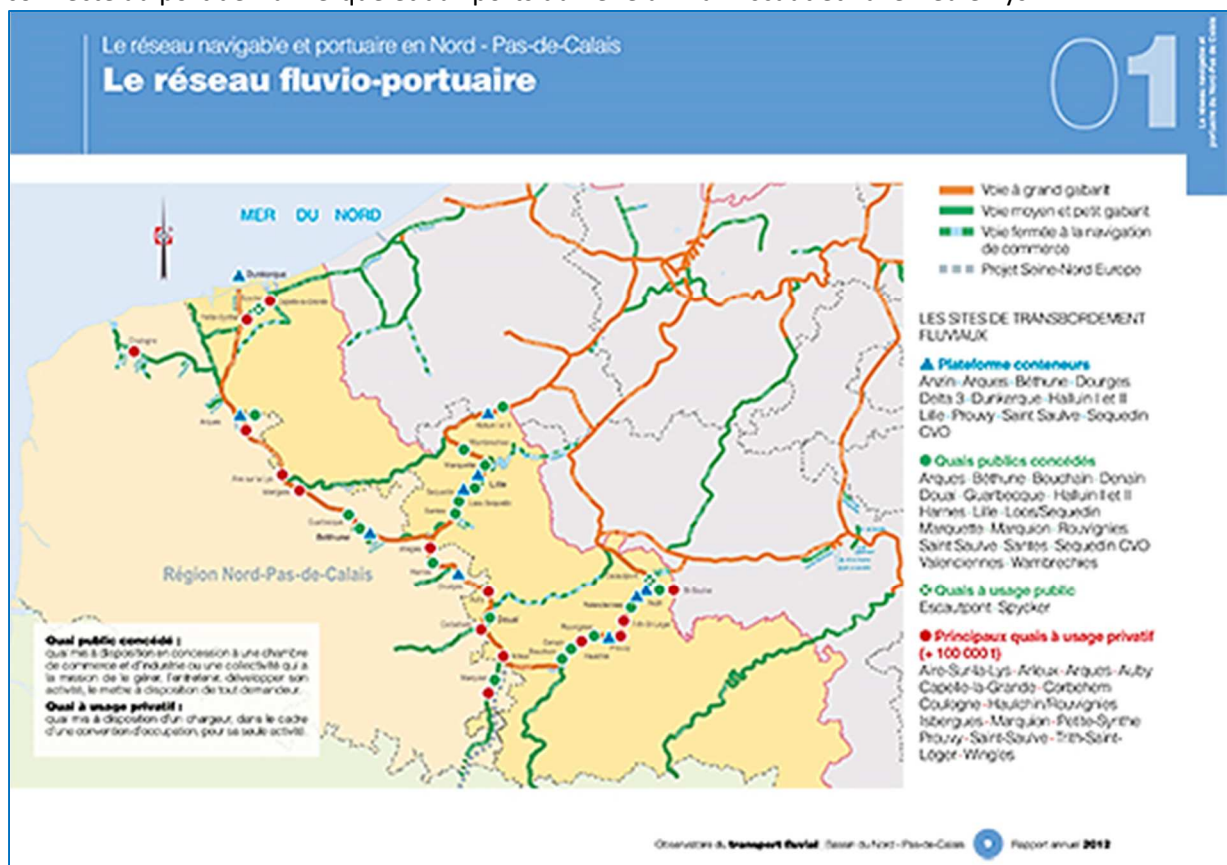
A) Le réseau régional des canaux et des ports intérieurs : un atout à exploiter

La région Hauts de France rassemble les réseaux fluviaux du Nord Pas de Calais et de la Picardie et comptera, de surcroît, à partir de 2023, le canal à grand gabarit Seine Nord Europe/Seine Escaut.

1) Les Hauts de France, une région à l'intersection de deux bassins de référence : Nord Pas de Calais et Seine-Oise :

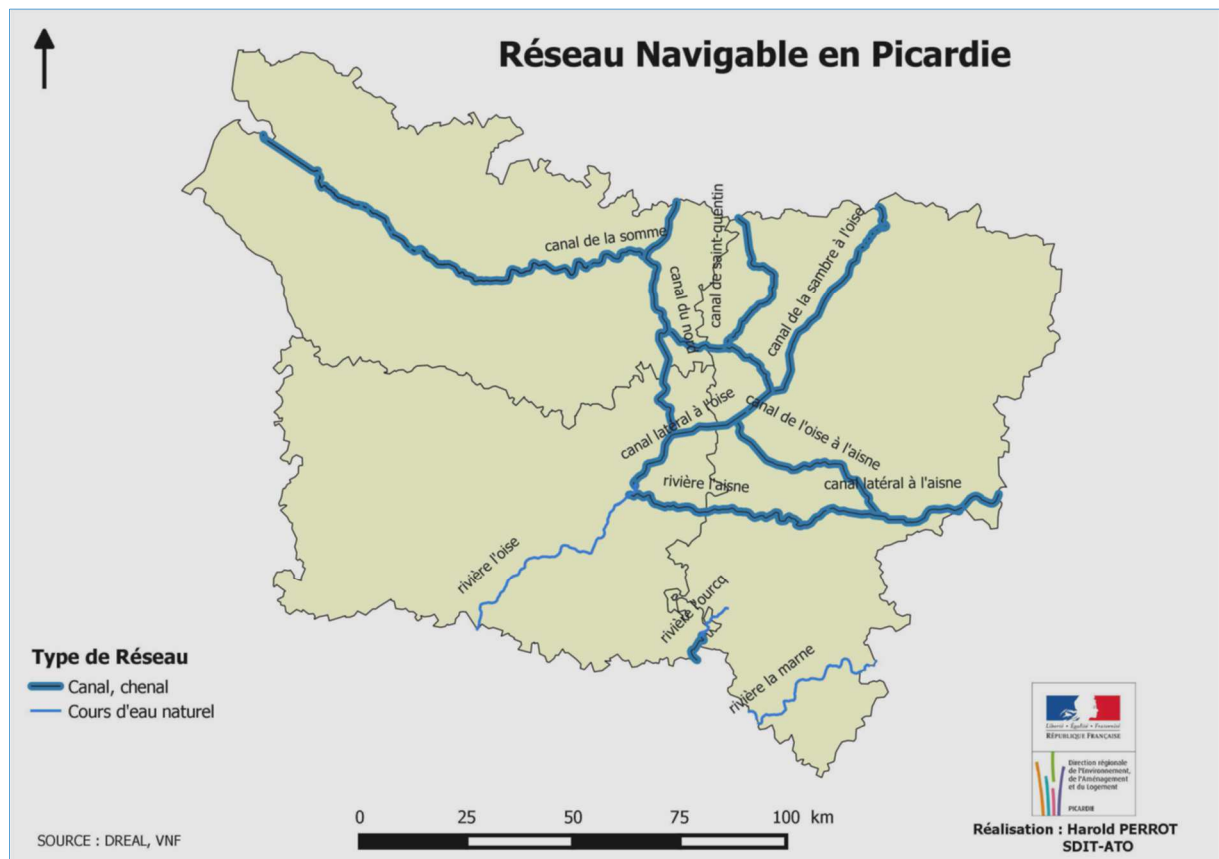
Voies Navigables de France divise la France en quatre bassins fluviaux de référence : l'Escaut/Lys, Seine/Oise/Seine-Marne/Yonne, Rhin/Moselle et Rhône/Saône.

Le bassin du Nord Pas de Calais représente 521 kilomètres de voies accessibles au transport de marchandises (236 kilomètres à grand gabarit (dont le canal de Dunkerque-Escaut) ; 66 kilomètres à moyen gabarit ; 219 kilomètres à petit gabarit)⁴. Il dispose de plus de 20 ports fluviaux et 150 quais de transbordement (sites privés). Le réseau fluvial traverse les grandes villes du Nord Pas de Calais et les connecte au port de Dunkerque et aux ports du Benelux via l'Escaut et l'axe Deûle-Lys.



⁴ Au canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, il convient d'ajouter le canal de Lens, la Deûle, le canal de Roubaix, le canal de Furnes, le canal de Bergues, le canal de Bourbourg, l'Aa, le canal de Calais, la Lys, la Scarpe, l'Escaut (à petit gabarit), le canal du Nord.

Le réseau fluvial de Picardie est quant à lui intégré au bassin fluvial Seine-Oise : Le réseau picard ne possède pas de grand port fluvial comme Lille et Dunkerque en Nord-Pas-de-Calais, mais il compte 144 kilomètres de réseaux à grand gabarit (Oise) et 370 kilomètres de canaux à petit gabarit⁵.



Certes, dans les Hauts de France, une partie importante du réseau n'est pas ouverte à la navigation de commerce (environ 20% du réseau fluvial du Nord Pas de Calais) et le canal emblématique de la Somme en Picardie est réservé à des usages touristiques ; le réseau fluvial des Hauts de France est de surcroît à dominante « petit gabarit ». Cependant, ce réseau fluvial régional, qui regroupe le réseau du Nord Pas de Calais, de l'Aisne, de la Somme et de l'Oise est aussi l'un des plus denses et des mieux équipés de France.

⁵ Le réseau picard se compose du canal à Grand Gabarit d'Arleux à Estrun, du canal de Saint-Quentin, du canal latéral à l'Oise et de l'Oise, de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise, du canal latéral à l'Aisne et de l'Aisne canalisée et du canal de l'Oise à l'Aisne. Le canal de la Somme est réservé quant à lui à un usage touristique.

Les voies navigables et leurs gabarits

Gabarits caractéristiques

- plus de 3 000 tonnes
- 1 500 à 3 000 tonnes
- 1 000 à 1 500 tonnes
- 400 à 1 000 tonnes
- 250 à 400 tonnes
- - - Projet canal Seine - Nord



Réalisation : Région NPdC/D2DPE/IGAS - Région Picardie/DIPPADDE/SIG
Sources : VNF, EuroGlobalMap®, IGN GeoFla - Carte n°12 006 - le 27/01/2015



2) Les Hauts de France : un réseau fluvial à haut potentiel

« Seine Nord Europe est le projet phare et symbolique de la nouvelle identité régionale », selon Gérard Darmanin, vice-Président délégué aux transports et infrastructures de transport du Conseil régional des Hauts de France⁶.

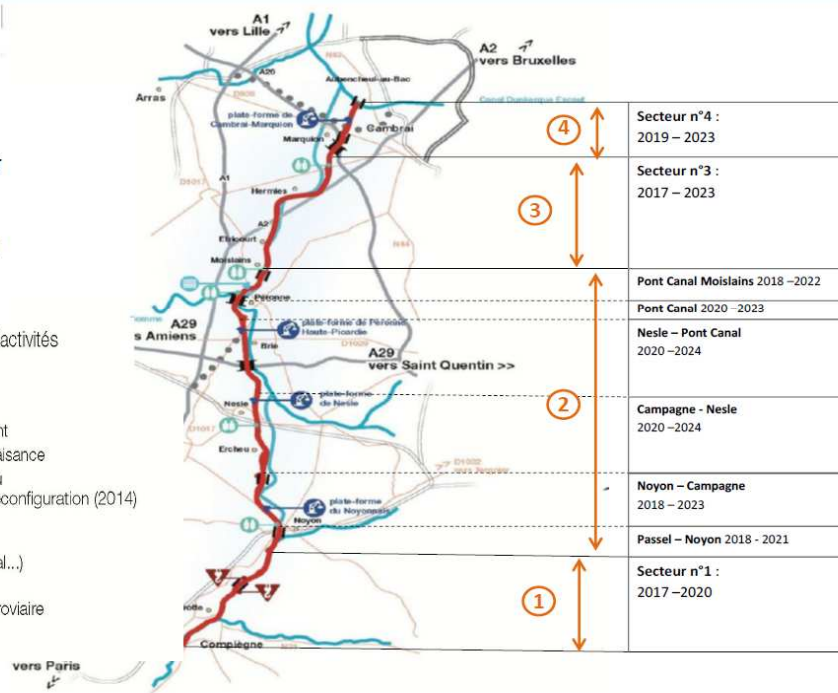
Le canal Seine Nord Europe/Seine Escaut constitue donc un projet emblématique de la nouvelle grande région des Hauts de France. Ce canal de 107 kilomètres va s'étendre d'Aubenchœur (ex-Nord Pas de Calais) à Compiègne-Passel (ex-Picardie).



Seine-Nord Europe Calendrier prévisionnel des travaux

107 km de long
54 m de large
4,5 m de profondeur
6 écluses
1 grand pont canal
63 ponts routiers ou ferroviaires

- 4 plates-formes d'activités
- 5 quais céréaliers
- 2 quais de transbordement
- 5 équipements pour la plaisance
- 1 bassins réservoirs d'eau
- tracé du canal après reconfiguration (2014)
- autoroute
- route
- voie d'eau (fleuve, canal...)
- voie ferrée
- futur raccordement ferroviaire



8

Le Canal Seine Nord Europe/Seine Escaut renforcera le réseau fluvial régional, en le dotant d'un canal à grand gabarit de 107 kilomètres de long et 54 mètres de large. Il ouvrira le réseau régional vers le Sud (la Méditerranée), tout en augmentant le trafic fluvial vers le Nord de l'Europe. Seine Nord Europe/Seine Escaut va accroître le gabarit du réseau pour développer l'arrière-pensée des ports maritimes, dont Dunkerque dans les Hauts de France, mais aussi les ports du Havre et de Rouen, ainsi que les ports du Range européen (Anvers, Zeebrugge et Rotterdam principalement). Le canal Seine Nord Europe/Seine Escaut, en traversant la nouvelle grande région permet non seulement d'envisager un développement du commerce fluvial sur un axe international Nord/Sud, mais aussi sur un axe Ouest/Est, avec des débouchés internationaux à l'Est, notamment pour des produits agricoles⁷, via le Rhin, le Main et le Danube.

⁶ Cf. Seine Nord Europe : des enjeux territoriaux importants, Journal de la marine marchande, 10 juin 2016, pp. 20-21 et audition de M. Gérard. DARMANIN, Vice-Président Transports, Infrastructures de transport, tourisme, relations internationales et communication du Conseil régional des Hauts de France, 6 juin 2016

⁷ Audition de M. Laurent DESPREZ, Directeur général du pôle d'excellence régional Euralogistic, 21 juin 2016.

Jérôme Bignon, sénateur de la Somme, parlementaire en mission sur le devenir du port de Dunkerque a souligné le 24 mai 2016 lors de l'assemblée générale de l'association Seine Nord Europe que le Grand Port de Dunkerque devrait bénéficier de l'ouverture de Seine Nord Europe en complément des ports normands⁸.

Projet de dimension internationale, Seine Nord Europe/Seine Escaut constitue le projet de liaison fluviale à grand gabarit du corridor Mer du Nord-Méditerranée, en maillage avec 4 autres corridors européens et accompagné à 42% de son coût par des financements européens, au titre des Mécanismes d'Interconnexion Européens. Sur un coût total de 5,5 Mds € pour le seul canal (sans les 4 projets de plateformes multimodales), 2 Mds d'euros sont financés par l'Union Européenne, 1 Md par l'Etat, 1 Md par les collectivités (320 M€ par les Hauts de France et 180 M€ par l'Île de France, 500 M€ par les départements du Nord, du Pas de Calais, de la Somme et de l'Oise) et 700 M€ d'emprunt. A l'heure actuelle, seule la Région Île de France n'a pas concrétisé son engagement financier⁹.

Seine Nord Europe/ Seine Escaut et ses plateformes multimodales, d'initiative locale, le long de ce canal devraient augmenter significativement le trafic fluvial à l'horizon 2025.

B) Le trafic fluvial régional de marchandises : Quelle situation en 2015 ? Quelles perspectives en 2025 ?

La part modale du transport fluvial en région est certes inférieure à la moyenne nationale, mais le trafic fluvial régional a cependant progressé de 30% en 10 ans et demeure relativement stable ces trois dernières années, dans un contexte économique difficile pour le transport fluvial. Le canal Seine Nord Europe/Seine Escaut devrait, selon les prévisions de Voies Navigables de France, conduire à un triplement du trafic fluvial régional.

1) La France, loin derrière les pays du Benelux :

La part modale du transport fluvial de marchandises est certes en augmentation en France, ces dix dernières années (entre 2% et 4%), mais elle reste faible, à la fois en comparaison avec les autres modes (la part modale du ferroviaire représente plus de 15% du trafic de marchandises et la route, encore plus de 80%) et en comparaison avec les pays voisins (la part modale du fluvial se situe entre 13 et 15% en Belgique et en Allemagne et enfin, entre 35 à 45% aux Pays Bas)¹⁰.

Le trafic fluvial de marchandises a augmenté de près de 40% en France entre 1997 et 2006, pour ensuite baisser de 6% de 2006 à 2015. En 2015, le trafic fluvial de marchandises chute de 5% par rapport à 2014, dans un contexte de crise économique.

En 2015, les principales filières utilisatrices de la voie d'eau sur le plan national sont l'agro-alimentaire à près de 34%, le BTP à 26%, l'énergie à 12%, le conteneur et les déchets à plus de 10%, la métallurgie à 9% et enfin la chimie, à plus de 8%¹¹.

⁸ Cf. Seine Nord Europe : des enjeux territoriaux importants, Journal de la marine marchande, 10 juin 2016, pp. 20-21.

⁹ La contribution financière de la Région Île de France pourrait s'avérer inférieure aux 180 M€ initialement annoncés.

¹⁰ Conférence nationale sur le fret fluvial, Secrétariat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, 19 octobre 2015.

¹¹ Audition de M. Stéphane FORTRYE, Comité des Armateurs Fluviaux, 2 mai 2016.

2) Les Hauts de France : une progression lente, mais relativement stable

La part modale régionale est de 2% en Nord Pas de Calais et 2,8% en Picardie. La part modale du fluvial en région Rhône-Alpes se situe à peu près au même niveau, alors que la Haute-Normandie atteint 12,5% de part modale fluviale, en raison de la part importante du transport de pondéreux¹².

Le trafic fluvial de marchandises du bassin Nord a connu une progression de 30% depuis 2001, le bassin Rhône-Saône, une progression de 70%.

En 2013 et 2014, en Nord Pas de Calais, le trafic stagne pour remonter légèrement en 2015 : +3% en transport de vrac et + 6% en transport de conteneurs¹³. Le port de Dunkerque est le premier port fluvial régional, avec un tiers des trafics fluviaux du Nord Pas de Calais. En Nord Pas de Calais, le secteur des céréales domine le transport fluvial de marchandises (42% du trafic fluvial) avec le port de Dunkerque, comme troisième port céréalier de France. Les matériaux de construction représentent 21% des trafics fluviaux du Nord Pas de Calais et en troisième position, on trouve la métallurgie avec l'activité fluviomaritime du port de Dunkerque (liée à la présence d'Arcelor Mittal sur le site portuaire).

L'activité conteneurs du Nord Pas de Calais n'est qu'à 3%, le bassin fluvial régional se situant derrière la Seine, le Rhin. Cependant, le trafic conteneurs régional est en forte croissance (10% en 2015), dans un contexte national à la baisse. Le terminal conteneurs de Valenciennes a connu une hausse de 25% de son trafic en 2015¹⁴ et le terminal de conteneurs de Lille a connu une progression de 40% en 2014 par rapport à 2013¹⁵.

En termes d'échanges de marchandises par le mode fluvial, les pays du Benelux sont les premiers partenaires du Nord Pas de Calais (90% des importations totales et 90% des exportations régionales totales également)¹⁶.

Le trafic sur le réseau picard tend à baisser. En effet, le bassin de la Seine, qui a longtemps dominé le transport fluvial connaît une récession depuis 2013, due aux difficultés des secteurs du charbon et des matériaux de construction¹⁷. Le bassin de la Seine est, avec la Moselle, l'un des bassins français, qui résiste le moins bien à la crise actuellement.

En Picardie, le réseau fluvial navigable permet le transport de deux types de marchandises, principalement des matériaux de construction (sur le canal de la Sambre à l'Oise comme sur le quai de Vendeuil : plus de 60% des marchandises transportées par voie fluviale) et des produits agricoles comme des céréales (essentiellement sur le canal de Saint-Quentin et sur l'Aisne canalisée : 25% des marchandises transportées par fleuve).

Voies Navigables de France, en 2015, a compilé les données de trafics fluviaux en Picardie et en Nord Pas de Calais. La Région Hauts de France dispose donc désormais de ses premières données en matière de trafics fluviaux :

¹² Audition de MM. Vincent MOTYKA, Directeur DREAL Nord Pas de Calais-Picardie et Jean-Marie DEMAGNY, Directeur-adjoint, 14 mars 2016.

¹³ Audition de MM. Vincent MOTYKA, Directeur DREAL Nord Pas de Calais-Picardie et Jean-Marie DEMAGNY, Directeur-adjoint, 14 mars 2016.

¹⁴ Audition de M. Gilbert BREDEL, Managing Director Contargo North France, 28 juin 2016.

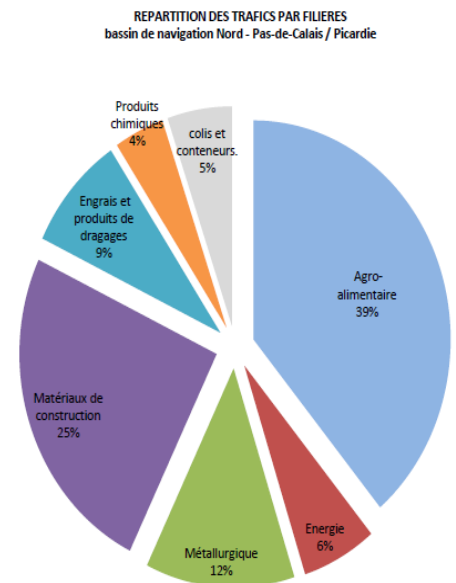
¹⁵ Audition de M. Alain LEFEBVRE, Directeur des ports de Lille, 7 juillet 2015.

¹⁶ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

¹⁷ Audition de M. Stéphane FORTRYE, Comité des Armateurs Fluviaux, 2 mai 2016.

- Un trafic total de près de 14 MT, en légère baisse par rapport à 2014 ;
- 39% pour l'agro-alimentaire ;
- 25% pour les matériaux de construction ;
- 12% pour la métallurgie ;
- 5% pour les seuls conteneurs.

TRAFIC BASSIN NORD - PAS-DE-CALAIS / PICARDIE EN MILLIERS DE TONNES ET T.KM						
	Tonnes			Tonnes-Kilomètres		
	2 015	2 014	variation	2 015	2 014	variation
Filière agro-alimentaire	4 656	4 355	7	586 096	556 939	5
Produits agricoles	3 715	3 413	9	504 265	472 463	7
Denrées alimentaires	942	942	0	81 832	84 476	-3
Filière énergie	735	858	-14	107 978	123 410	-13
Produits charbonniers	430	523	-18	70 767	86 619	-18
Produits pétroliers	305	335	-9	37 211	36 790	1
Filière métallurgique	1 465	1 722	-15	153 385	193 665	-21
Minerais et déchets pour la métallurgie	969	1 027	-6	92 944	94 747	-2
Produits métallurgiques	496	695	-29	60 441	98 919	-39
Filière matériaux de construction	2 971	3 546	-16	363 510	442 717	-18
Filière engrais et produits de dragages	1 025	801	28	81 426	83 859	-3
Filière produits chimiques	489	420	16	36 614	36 326	1
Filières objets manufacturés - transactions spéciales (colis) et conteneurs.	632	580	9	28 731	24 134	19
TOTAL HORS TRANSIT	11 974	12 282	-3	1 357 741	1 461 049	-7
TRANSIT NPDC ↔ PICARDIE	1 781	1 723	3	686 824	668 409	3
TRAFIC TOTAL	13 755	14 005	-2	2 044 565	2 129 458	-4



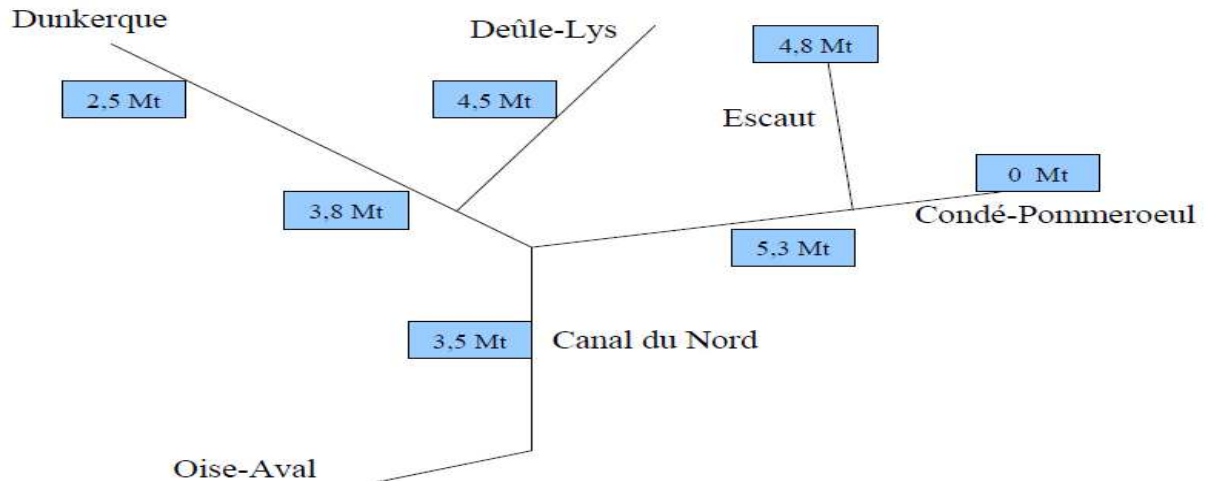
Source : Rapport annuel de l'Observatoire du transport fluvial Bassin du Nord Pas de Calais, 2015, VNF.

3) Quelles prévisions de trafic en Hauts de France à l'horizon 2025 :

Voies Navigables de France prévoit un triplement des trafics avec le canal Seine Nord Europe/Seine Escaut à l'horizon 2025 par rapport aux données du trafic fluvial en 2010¹⁸.

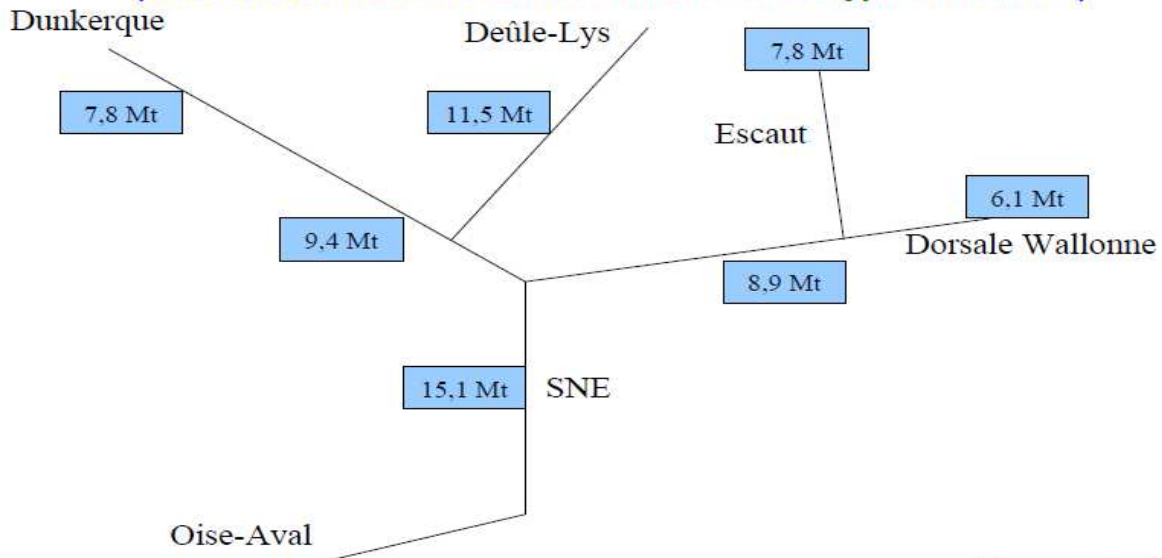
¹⁸ Audition de MM. Stéphane SAINT ANDRE, Député du Pas de Calais et Président du Conseil d'administration de Voies Navigables de France et Benoît ROCHET, Directeur territorial Nord Pas de Calais, Voies Navigables de France, 14 mars 2016.

Trafics fluviaux en 2010 (tous trafics)



Prévisions trafics projetés dans les années suivant la mise en service en service du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut, en 2025

(tous trafics - scénario central « fil de l'eau » = hypothèse basse)



En termes de filières, l'augmentation de la filière granulats proviendrait des carrières du Boulonnais et du Tournaisis vers le Grand Paris, mais cette progression des granulats alimenterait surtout les flux de transit.

Les prévisions d'augmentation de trafic fluvial s'appuient surtout sur les projets de plateformes multimodales le long du canal : l'augmentation des céréales bien sûr, avec le développement des plateformes de Nesle et Marquion notamment, mais aussi le trafic de conteneurs. Cependant, il y aura lieu d'assurer un développement économique (industriel et logistique) en corrélation avec les contraintes fluviales et portuaires afin de ne pas voir uniquement les trafics de transit utiliser le Canal Seine Nord Europe. Il faut que les conditions de succès soient réunies en amont de l'acte de transport.

Le triplement des trafics, annoncé par VNF à l'horizon 2025 laisse aussi présager des mutations profondes pour la filière fluviale.

C) Le transport fluvial : un secteur d'activité en mutation ?

Le secteur fluvial a déjà amorcé sa mutation : les utilisateurs de ce mode de transport commencent à se diversifier ; la profession de navigant tend à évoluer et enfin, de nouveaux acteurs publics s'imposent progressivement aux côtés des acteurs privés et de Voies Navigables de France, l'acteur fluvial historique.

1) Le transport fluvial : une activité d'initiés ?

Les chargeurs et industriels n'ont pas spontanément recours au transport fluvial, mais davantage aux modes ferroviaires et routiers, comme en attestent les parts modales respectives de ces différents modes au niveau national¹⁹. Le recours au transport fluvial n'est pas l'option première privilégiée par la plupart des chargeurs et par des logisticiens et intermédiaires du fret, davantage formés au transport routier ou ferroviaire qu'au transport fluvial (moins compétitif en termes de prix de transport que le transport routier surtout en période de surcapacité).

Le transport fluvial a ses clients « historiques » : fournisseurs de matériaux et céréaliers, principalement. Les chargeurs de ces domaines d'activité sont de plus en plus nombreux à recourir à la voie d'eau. L'UNICEM (Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction) compte 132 entreprises, qui représentent un poids économique non négligeable en France. Certaines de ces entreprises ont leurs propres bateaux et leurs propres infrastructures (embranchements fluviaux), ayant les volumes suffisants pour fonctionner seules. Le transport fluvial de matériaux de construction peut encore progresser avec l'approvisionnement de grands chantiers (approvisionnement du chantier du Grand Paris, mais aussi l'approvisionnement du chantier du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut également)²⁰. Quant au transport de céréales, certains évoquent sur la seule plateforme de Nesle un trafic de 1 MT avec l'ouverture prochaine du canal Seine Nord Europe²¹. Ces secteurs traditionnellement utilisateurs de la voie d'eau peuvent donc être encore porteurs de développement du transport fluvial de marchandises.

Au-delà des clients historiques, le transport fluvial, depuis deux ou trois ans diversifie sa clientèle. De plus en plus d'entreprises de l'industrie ou de la distribution font appel au transport combiné fluvial pour le transport de leurs conteneurs à l'import et à l'export y compris des PME, voire des Start up. Toyota, Leroy Merlin, Auchan, Décathlon, La Redoute, Adidas, Royal Canin, Tereos et des PME comme Covinor, Norail, etc. recourent par exemple au terminal de conteneurs de Valenciennes²².

Décathlon et Leroy Merlin sont également les principales entreprises qui utilisent la voie d'eau sur la plateforme de Delta 3, à Douges²³.

Au port de Lille, les plus grands donneurs d'ordre sont Auchan, Castorama, Roquette, Lesaffre, Norauto, Bridgestone, BP Chemical, Galloo, Leroy Merlin et les 8 armements maritimes, parmi les plus importants reconnaissent le port de Lille comme dépôt de conteneurs vides.

¹⁹ Entre 2% et 4% pour le fluvial ; autour de 15% pour le ferroviaire ; autour de 80% pour le routier.

²⁰ Audition de M. Nicolas BOUR, Directeur Liaisons Européennes, Voies Navigables de France, 12 octobre 2015.

²¹ Audition de M. André SALOME, Président de la Communauté de Communes du Pays Neslois, 25 février 2016 (audition réalisée dans le cadre d'un autre groupe de travail du CESER).

²² Audition de M. Gilbert BREDEL, Managing Director Contargo North France, 28 juin 2016.

²³ Audition de M. Laurent DESPREZ, Directeur général du pôle d'excellence régional Euralogistic, 21 juin 2016.

Que ce soit pour les produits de la grande distribution ou les services de messagerie, la logistique urbaine est également amenée à faire de plus en plus appel au transport fluvial, profitant de l'insertion des ports dans les villes. L'expérience la plus emblématique concerne Paris, avec l'utilisation de la Seine pour les livraisons urbaines.

Les déchets et les matières dangereuses empruntent aussi de plus en plus la voie d'eau. A Lille, le transport des ordures ménagères est réalisé pour partie par voie d'eau. Le verre issu de la collecte sélective a été acheminé par barge entre le centre de tri sélectif d'Halluin et l'usine verrière BSN Glasspack de Wingles au Sud de Lille, entre 2003 et 2007. L'existence d'un pré-acheminement routier du centre de tri au port d'Halluin et d'un post-acheminement du port d'Harnes jusqu'à l'usine BSN Glasspack engendrait un surcoût important, qui a mis fin à l'opération, surtout quand le transport routier a diminué ses tarifs en 2007.

Les matières dangereuses recourent pour 3% d'entre elles au mode fluvial en France, le mode de transport pourtant le plus sûr²⁴.

Les marges de progression de ces « nouveaux » marchés restent donc encore très importantes.

Si les filières utilisatrices de la voie d'eau évoluent et se diversifient, la profession fluviale, elle aussi depuis quelques années connaît quelques transformations.

2) La navigation fluviale : deux grandes familles professionnelles ?

Les entreprises de transport de marchandises par voie fluviale sont composées de deux grandes "familles" professionnelles : d'une part, les armateurs, des entreprises de grande taille, peu nombreuses, avec des bateliers salariés sur des grands bateaux ou convois et représentées par le Comité des armateurs fluviaux (CAF) et d'autre part, les entreprises artisanales, ne dépassant pas 6 salariés, qui constituent la très grande majorité des entreprises et qui sont représentées par la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA). Les artisans-bateliers assurent 60% du fret fluvial en France sur des bateaux en majorité de type Freycinet²⁵. Ils interviennent aussi de plus en plus en sous-traitance d'armateurs fluviaux, pour desservir des canaux à plus petit gabarit. Ces entreprises artisanales sont pour la plupart "familiales" : le chef d'entreprise vit sur son bateau avec son conjoint et, le cas échéant, ses enfants. 55% des conjoints des artisans bateliers ont le statut de conjoint collaborateur. La plupart des chefs d'entreprises individuelles sont propriétaires de leur bateau à 94% contre seulement 6% de locataires. Les chefs d'entreprises individuelles sont à 93% des hommes et à 7% des femmes. L'âge moyen des chefs d'entreprises individuelles est de 48 ans²⁶.

Depuis quelques années, les bateaux Freycinet tendent progressivement à disparaître au profit de bateaux plus grands. Par conséquent, la création de sociétés connaît une augmentation beaucoup plus forte que la création d'entreprises individuelles. Les artisans bateliers ont ainsi tendance à se regrouper de plus en plus en union professionnelle ou coopérative.

La Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) et le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) ont décidé d'unir leurs forces au sein des Transporteurs Fluviaux de France, une association qui veut défendre la profession navigante dans son ensemble, dans la perspective de Seine Nord Europe/Seine Escaut.

²⁴ Les accidents sont moindres en nombre et en gravité. Cf. Le transport des matières dangereuses en Nord Pas de Calais, rapport de Lionel Garbé, CESER Nord Pas de Calais, 2013

²⁵ Le bateau Freycinet est la plus petite des péniches utilisées pour le transport fluvial des marchandises en France.

²⁶ Audition de M. Christophe LEPERQ, Président régional du bassin Nord Pas de Calais Picardie, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, 9 mai 2016.

3) Vers une montée en puissance des collectivités territoriales parmi les acteurs publics du secteur fluvial ?

Depuis le mois d'octobre 2014, suite à la conférence nationale sur le fret fluvial, qui réunit l'ensemble de la filière, des groupes de travail se sont mis en place pour réfléchir autour de deux axes : optimiser et renouveler l'existant (flotte, formation et régulation) et développer l'utilisation du mode fluvial. Le Secrétaire d'Etat aux Transports devrait annoncer un plan d'action national en 2016 autour de deux thématiques: d'une part la compétitivité et l'innovation et d'autre part, la sécurité et le développement commercial.

Le gouvernement a parallèlement annoncé cette année un plan d'investissement exceptionnel pour l'entretien des voies navigables : 70 M€ pour la maintenance et la remise en état des voies fluviales, très dégradées, via l'Agence de Financement des Infrastructures Françaises de Transport.

Voies Navigables de France qui intègre, depuis 2013, les services et agents du ministère de l'équipement et des transports a pour mission l'exploitation, l'entretien et l'extension du réseau fluvial, ainsi que la gestion hydraulique des voies fluviales qui lui sont confiées. Outre l'offre de services pour le fret et la plaisance, le développement et l'aménagement des voies navigables et la gestion hydraulique, VNF a pour mission de promouvoir le transport fluvial et d'inciter les entreprises au report modal de la route vers la voie d'eau.

La société de projet pour le Canal Seine Nord Europe, créée par ordonnance du Président de la République le 21 avril dernier est chargée de la réalisation des travaux du Canal Seine Nord Europe. La société du canal est un établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle du secrétaire d'Etat aux transports. Sa gouvernance sera exercée par un directoire, composé de trois personnes nommées par décret, sous le contrôle d'un conseil de surveillance, comprenant pour moitié au moins des représentants de l'Etat, complétés de représentants des collectivités territoriales, d'un représentant de Voies Navigables de France, d'une personne qualifiée, d'un député et d'un sénateur. La profession fluviale sera intégrée au comité stratégique, qui a un pouvoir de proposition auprès du conseil de surveillance. Y seront également représentés les chambres consulaires, les organisations syndicales, les associations de protection de l'environnement, les communes et les établissements publics compétents sur le territoire du canal, ainsi que deux députés et deux sénateurs. La société de projet se substituera à Voies Navigables de France pour réaliser les travaux du canal, mais devra consulter VNF avant l'élaboration de chaque étape technique. La société de projet permet de pallier l'incapacité de VNF à emprunter les 700 M€, qui manquent pour réaliser le canal.

Si la mission principale de la société du canal Seine-Nord Europe est bien sûr de réaliser ce nouvel axe fluvial à grand gabarit de 107 kms, l'établissement pourra se voir confier d'autres tâches : en premier lieu, la mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (projet MAGEO du CPER ex-Picardie).

Même si l'Etat reste majoritaire en son sein, la société de projet consacre incontestablement un nouvel acteur clé du secteur fluvial : les collectivités territoriales.

De même, les plateformes multimodales (sorties du projet Seine Nord Europe depuis la mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe du député du Nord, Rémi Pauvros) deviennent d'initiative locale. La Communauté de Communes Osartis-Marquion et celle du Pays Neslois défendent ardemment leurs projets respectifs de plateforme multimodale. La Région Hauts de France va mettre en place un comité de pilotage sur les plateformes le long du canal associant les territoires à partir de septembre 2016, afin de travailler sur les modèles économiques et les modalités de gouvernance de ces plateformes. La Région via le volet fluvial du CPER s'engage depuis plusieurs années pour l'amélioration et l'entretien du réseau régional.

L'Etat, Voies navigables de France, les Chambres de Commerce et d'Industrie (concessionnaires des ports intérieurs), ainsi que les ports maritimes doivent donc de plus en plus collaborer étroitement avec les collectivités locales.

Partie II

Le fret fluvial régional : Bilan des actions engagées et identification des freins à lever

Partie II : Le fret fluvial régional : Bilan des actions engagées et identification des freins à lever

Après avoir dressé un rapide panorama du transport fluvial à travers ses infrastructures, ses trafics et ses acteurs dans une première partie, il s'agit, dans cette deuxième partie, de poursuivre l'état des lieux et l'analyse du fret fluvial par un rapide bilan des actions déjà menées en faveur du mode de transport fluvial et par l'identification des verrous techniques, politiques et économiques qui demeurent et freinent le développement de ce mode durable de transport de marchandises.

A) Les actions déjà mises en œuvre au niveau national et régional pour développer le fret fluvial :

Si la France n'a jamais autant investi que ses voisins belge et hollandais pour le secteur fluvial, elle a mis en œuvre un certain nombre d'actions depuis plusieurs années, dans l'objectif de développer le fret fluvial : principalement des actions de modernisation de la flotte et des réseaux, mais aussi des actions destinées à restructurer le secteur fluvial.

1) La modernisation des réseaux et de la flotte :

a) *Entretien et adaptation des réseaux fluviaux :*

Les Régions *via* les volets fluviaux des CPER contribuent, aux côtés de l'Etat, de l'Agence Française des Infrastructures de Transport de France et de Voies Navigables de France, à l'entretien des canaux et berges par le dragage, la remise en navigation de canaux, les mises à gabarit de canaux, les aires de revirement et les travaux relatifs aux écluses et aux ponts, etc.

Grâce aux CPER 2000-2006 et 2007-2013 des ex-Régions Nord Pas de Calais et Picardie, depuis 2005, 43 ponts ont été relevés sur le réseau à grand gabarit du Nord pour dégager une hauteur libre minimale de 5,25 m. Le recalibrage de l'Escaut à 3 000 tonnes entre Trith et la frontière belge est effectif depuis mars 2011²⁷.

Le volet fluvial des CPER 2014-2020 du Nord Pas de Calais et de la Picardie permet de couvrir d'importantes opérations et projets de modernisation du réseau fluvial, des aménagements connexes qui s'imposent d'autant plus, avec la mise en service du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut, à partir de 2023, pour optimiser le réseau fluvial régional dans sa totalité. On trouve des projets comme le recalibrage de la Deûle et de la Lys en aval de Lille (il s'agit de permettre la navigation de bateaux de type grand rhénan et de garantir la navigation à double sens de ces unités) ; la remise en navigation du canal Condé-Pommeroeul, reliant le réseau régional au réseau wallon. Il s'agit d'un axe stratégique pour accéder au bassin de la Meuse et à l'axe Meuse/Rhin-Danube. Le canal de la Sambre va être également remis en navigation. Le 8 juillet 2016, le Conseil régional des Hauts de France a voté une délibération pour financer la remise en navigation du Condé-Pommeroeul. Le projet MAGEO, quant à lui, concerne la mise au gabarit européen de l'Oise et des aménagements complémentaires de ce canal à grand gabarit. Le 8 juillet 2016, lors de sa séance plénière, le Conseil régional des Hauts de France a voté une délibération relative aux études et travaux préparatoires pour la mise à grand gabarit de l'Oise aval.

Voies Navigables de France, avec le soutien financier de l'Etat et de la Région (cf. CPER des 2 ex-Régions) s'efforce donc d'adapter le réseau existant à l'arrivée du canal Seine Nord Europe/ Seine

²⁷ Schéma Régional d'Aménagement de la Voie d'Eau en Nord Pas de Calais (SRAVE) Horizon 2025, VNF, décembre 2012.

Escaut et devrait aussi réaliser des travaux sur les écluses et supprimer les goulots d'étranglement (l'écluse de Quesnoy sur Deûle présente aujourd'hui une longueur inférieure à 110 mètres, ce qui constitue un obstacle majeur à l'accès des porte-conteneurs de nouvelle génération mesurant en moyenne 135 mètres)²⁸. L'écluse de Grand Carré, les écluses de Don et de Denain nécessitent également des aménagements, notamment hydrauliques. VNF a également programmé différentes opérations pour conforter plusieurs tronçons de berges, notamment sur le canal Dunkerque-Valenciennes. Enfin, des aires de revirement sont prévues, par exemple à Longueuil Sainte Marie. Le Conseil régional des Hauts de France, lors de sa séance plénière du 8 juillet 2016 a aussi décidé de financer une étude sur le relèvement des ponts sur l'ensemble du réseau navigable Nord Pas de Calais et Picardie.

La modernisation des réseaux passe non seulement, par une adaptation des infrastructures, mais aussi par une adaptation de l'offre de services sur le réseau, notamment à travers l'amplitude des horaires de navigation et les conditions de navigation. Aujourd'hui, le réseau à grand gabarit est ouvert 14 heures par jour, 360 jours par an et de 10 à 12 heures sur les autres canaux connexes. Voies Navigables de France a, par ailleurs, déployé un réseau de bornes de distribution d'eau et d'électricité, installé des déchetteries fluviales avec tri sélectif et recyclage et continue à poser des panneaux de signalisation fluviale. VNF a enfin développé un système informatisé, permettant la diffusion rapide des avis à la batellerie, qui informent des perturbations sur le réseau.

b) Renouvellement et modernisation de la flotte :

Les plans d'aide de Voies Navigables de France et de l'Etat à la modernisation de la flotte française existent depuis 2001. Le plan 2008-2012 et son enveloppe de 16,5 M€ a permis de moderniser plus de 400 bateaux, de construire de nouvelles unités et de créer plus de 50 entreprises.

Le plan d'aide national 2013-2018 prévoit 22,5 M€ sur 5 ans et comprend plusieurs mesures : moderniser la flotte et conforter le transport fluvial sur le plan environnemental (aide à l'acquisition d'engins de manutention embarqués sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement) ; encourager l'adaptation de la cale à l'émergence de nouveaux trafics de transport fluvial et accroître la sécurité de la marchandise ; soutenir la création et le développement des entreprises de transport (une aide à l'achat du premier bateau, dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial, une aide au développement des entreprises de transport fluvial, une aide à la création d'un logement pour l'accueil des apprentis bateliers) ; enfin, promouvoir l'innovation (aide à la réalisation d'études permettant de mettre en œuvre des solutions innovantes).

Des programmes de recherche et d'innovation existent au niveau européen (cf. notamment le programme NAIADES I et II et le programme PLATINA I et II) autour de nouveaux concepts de bateaux intégrant l'innovation technologique, le développement durable et la performance économique. Des concepts de convois modulables pouvant s'adapter aux différents gabarits de voie d'eau sont notamment à l'étude, ainsi que des concepts de bateaux auto-déchargeant²⁹.

D'autres projets portent sur la motorisation innovante, allant du moteur diesel électrique, hybride, à énergie solaire, à super condensateurs, jusqu'à la pile à combustion. Plusieurs projets ont été ainsi

²⁸ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

²⁹ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

déposés dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt transverse, lancé par l'ADEME sur le programme « véhicule du futur ».

Le pôle de compétitivité I-Trans participe notamment à ces programmes européens et nationaux de recherche et d'innovation sur les péniches de demain.

Depuis 2007, Voies Navigables de France a créé *Entreprendre pour le fluvial* avec plusieurs outils : un label reconnu par les banques et un fonds de prêt d'honneur sans intérêt (*fluvial initiative*). Deux autres dispositifs sont en cours de création : un fonds commun de placement à risques, dédié à la filière fluviale, pour développer les petites et moyennes entreprises et un dispositif de ré-industrialisation par défiscalisation (*fluvial invest*). Il s'agit là de faire financer par des entreprises privées, des investissements dans la flotte fluviale, en échange d'un crédit d'impôts.

Le Conseil régional Nord Pas de Calais-Picardie aide aussi des entreprises du secteur de la batellerie, dans le cadre de sa politique de développement économique³⁰.

2) Les actions de restructuration du transport fluvio-maritime et intermodal :

a) *Une structuration portuaire déjà amorcée en France :*

La structuration autour des grands axes portuaires maritimes en France intègre les ports intérieurs dans toutes les instances existantes. Ces instances sont nées à peu près en même temps, mais leurs résultats aujourd'hui sont relativement variables d'une structure à l'autre.

Le groupement des acteurs régionaux portuaires (GARP), créé en 2011 et devenu Nord Gateway fin 2012 regroupe les ports de Lille, le Grand Port Maritime de Dunkerque et la plateforme multimodale de Dourges (Delta 3). Dans les faits, Nord Gateway a des résultats plus limités que ses homologues Haropa et Medlinkports. Le Grand Port Maritime de Dunkerque a, certes, récupéré le trafic de l'entreprise Mc Cain, qui transitait autrefois par Anvers et a développé avec les ports de Lille une ligne fluviale régulière Dunkerque-Lille, mais ces initiatives semblent davantage orientées vers la protection de l'hinterland du port de Dunkerque que vers le développement d'une stratégie commerciale commune³¹.

Haropa rassemble le Grand Port Maritime du Havre, le port de Rouen et les ports autonomes de Paris depuis 2012. L'objectif d'Haropa est de développer une stratégie et une bannière commerciales communes, capables de présenter une offre de services multiple (services maritimes, logistiques, fonciers et de desserte) à ses membres. Haropa apparaît plus avancée que Nord Gateway. A son actif, on trouve la récupération au profit des ports de la Vallée de la Seine d'un trafic de véhicules d'occasion, originaires de la région parisienne à destination de pays d'Afrique, qui transitait auparavant par Anvers ; la présentation d'une position commune des trois ports dans le cadre des réflexions menées par le député Rémi Pavros sur le projet de canal Seine Nord Europe ; la présentation, à la demande des Conseils régionaux des deux Régions concernées (Région Île-de-France et ex-Région Haute-Normandie), dans le cadre de la préparation du Contrat de Plan État-Région 2014-2020, d'un schéma des principaux investissements envisagés par les trois ports, en les intégrant dans une stratégie globale à long terme ; une image de marque, désormais reconnue, y compris à l'international ; une dynamique de coopération se traduisant par des accords de partenariat avec les ports maritimes de la Manche

³⁰ Cf. Audition Gérald DARMANIN, vice-Président délégué aux transports, infrastructures de transports, tourisme, relations internationales et communication, 6 juin 2016

³¹ Evolution de la gouvernance des ports intérieurs, Rapport du Secrétariat d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Juillet 2014.

(Cherbourg, Caen, Fécamp), les ports intérieurs en amont de Ports de Paris (Nogent-sur-Marne, Gron, les ports de l'Oise) et le port d'Elbeuf³².

Medlinkports unit le Grand Port Maritime de Marseille, le port maritime de Sète, la Compagnie nationale du Rhône, Voies navigables de France et les ports du bassin Rhône-Saône. Cette structure plus récente compte désormais des transporteurs fluviaux parmi ses membres et bientôt des transitaires³³. « Agissant en qualité de guichet unique sur le bassin, l'association vise à promouvoir une offre multimodale de transport et apporte notamment du conseil logistique aux acteurs économiques, désireux de développer le transport fluvial, avec la mise en place d'un label pour les chargeurs utilisateurs de la voie d'eau »³⁴.

Les bassins du Rhin et de la Moselle ont fait l'objet de réflexions sur la coopération portuaire, sans pour autant aboutir, pour l'instant, à la création d'une structure effective de coopération.

Fort de ces constats, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Nord de France, en étroite collaboration avec le Grand Port Maritime de Dunkerque, ont initié une démarche de constitution d'une structure de base mais modulaire, associant tout particulièrement ce port maritime, les infrastructures portuaires gérées par les Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales et la Région Hauts-de-France. Sa mission serait d'associer d'autres partenaires, en veillant à bien intégrer les aspects de concurrence transfrontalière, industrielle et logistique, les conflits d'intérêt et les contraintes de confidentialité.

b) Les incitations à l'utilisation du fluvial par les chargeurs :

Voies Navigables de France, par le dispositif d'aide aux embranchements fluviaux accompagne financièrement les entreprises privées et les gestionnaires de ports publics dans le financement des investissements à réaliser pour des quais et engins de manutention. Ce dispositif de VNF a évolué pour devenir, dès 2013, le plan d'aide au report modal (PARM) et une part de ce plan est consacrée au financement de l'expérimentation de la logistique fluviale.

Voies Navigables de France négocie par ailleurs depuis plusieurs années des contrats de partenariats avec les principales filières ou entreprises génératrices de flux par voie d'eau comme France Agrimer, l'UNICEM, Lafarge, Cemex ou GSM.

De la même manière, des contrats de progrès ont été négociés par VNF avec les ports maritimes pour développer le fluvial sur l'hinterland des ports. Voies Navigables de France participe notamment au Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque. Ce dernier est par ailleurs présent au sein du Conseil d'orientation des Ports de Lille.

Les frais de chargement et de déchargement des conteneurs sur les ports maritimes français varient en fonction du mode de transport utilisé. Cette problématique fait l'objet d'une expérimentation au niveau du Grand Port Maritime de Dunkerque : la THC (Terminal Handling Charges) est désormais

³² Evolution de la gouvernance des ports intérieurs, Rapport du Secrétariat d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Juillet 2014.

³³ Une agence pour promouvoir le transport fluvial de marchandises sur le Rhône, Emmanuelle N'Haux, LE MONITEUR.FR- Publié le 22/01/15.

³⁴ Evolution de la gouvernance des ports intérieurs, Rapport du Secrétariat d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Juillet 2014.

négociée et équivalente, quel que soit le mode de transport emprunté sur cette plateforme maritime, comme cela est déjà le cas dans les ports belges ou néerlandais³⁵.

Voies Navigables de France assure la promotion du transport fluvial, en participant régulièrement à des salons spécialisés ou colloques et en organisant des rencontres entre chargeurs et opérateurs fluviaux au sein de *Riverdating*³⁶. Les Chambres de Commerce et d'Industrie sont également très présentes dans les divers foires et salons internationaux, mais aussi dans les colloques spécialisés

Des aides au « coup de pince » (aides à l'Unité Transport Intermodal) pour favoriser le transport combiné ont été mises en œuvre sur l'ensemble du réseau français, pour compenser les coûts de rupture de charge sur les différents terminaux, ainsi que les conséquences des limitations de couches de conteneurs sur les bateaux, en raison de la hauteur restrictive des ponts³⁷.

L'acquisition de barges, d'automoteurs neufs ou d'Unités de Transport Intermodal et certains investissements, destinés à optimiser les gains énergétiques des unités fluviales sont désormais, depuis 2011, éligibles au dispositif national de certificats d'économie d'énergie.

c) Des innovations en matière d'organisation et de services :

Certaines solutions, mises en œuvre en France contribuent à une meilleure gestion des conteneurs : des plateformes collaboratives de gestion et d'échange de conteneurs maritimes et fluviaux ou encore des démarches de *cloud containing* (solution coopérative pour mutualiser la gestion des retours de conteneurs vides et leurs disponibilités sur un territoire).

Différentes démarches visant à massifier les flux ont également été mises en œuvre au cours des dernières années (bourse de fret, plateforme internet permettant le groupage des flux, services fluviaux massifiés).

Ces démarches doivent être saluées, cependant elles ne sont pas généralisées et demeurent encore relativement expérimentales.

Afin de pallier une hauteur de ponts limitée à 6,10 m sur l'Escaut, Contargo a expérimenté le transport de conteneurs sur trois niveaux en jouant sur le poids de la cargaison « pour descendre le maximum possible sous le niveau de flottaison ».³⁸

La mise en place de lignes fluviales régulières constitue une autre innovation organisationnelle, visant à développer le trafic fluvial : Deux lignes hebdomadaires Dunkerque-Lille-Dourges ; Six lignes hebdomadaires Lille-Dourges-Anvers-Zeebrugge et enfin, une ligne bimensuelle Dunkerque-Charleroi³⁹.

Le pôle de compétitivité I-Trans participe à la recherche et aux innovations, notamment organisationnelles, dans le domaine du transport fluvial. Même si la recherche et l'innovation sur le mode ferroviaire domine l'activité d'I-Trans, ce dernier s'intéresse de plus en plus au mode fluvial dans

³⁵ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

³⁶ Le 27 novembre 2013 à l'occasion d'un *Riverdating* à Lyon, VNF et l'UNICEM l'union nationale des industries de carrières et de matériaux de construction ont officialisé leur partenariat avec pour objectif d'augmenter de 50% la part du fluvial dans ce transport de matériaux pour le porter à 9% à l'horizon 2022.

³⁷ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

³⁸ Une première sur l'Escaut : une barge sur trois niveaux a navigué entre Bruay et Anvers, La Voix du Nord, 21 juillet 2016.

³⁹ Audition de M. Alain LEFEBVRE, Directeur des ports de Lille, 7 juillet 2015.

une optique de complémentarité des modes de transport et expérimente donc, dans cette optique, la transposition au mode fluvial de solutions déjà appliquées au mode ferroviaire.

La rentabilité globale des chaînes logistiques multimodales est subordonnée aux rentabilités respectives des terminaux et des lignes de transport.

Les ports de Lille ont intégré le ferroviaire sur les terminaux fluviaux pour 2 raisons : l'augmentation des volumes, donc de la rentabilité des terminaux et le développement d'offres de transport bimodal fer-eau. Les ports de Lille ont ainsi vu l'activité de leurs terminaux en trois ans dans un contexte concurrentiel particulièrement agressif de la part des plates formes logistiques transfrontalières.

La distribution urbaine est devenue un enjeu majeur par rapport à la viabilité des centres villes et agglomérations.

Positionner un centre de distribution urbaine à proximité des zones urbaines intensément habitées est un « must », mais cela nécessite que les camions arrivent à l'entrée de l'agglomération, voire de la ville et repartent depuis celle-ci. Et, lorsqu'un centre de distribution urbaine est placé dans un contexte multimodal, cela lui confère un atout supplémentaire majeur. En effet, cela permet de capter les flux routiers en amont des villes et des agglomérations et de fournir les marchandises par voie fluviale et/ou ferroviaire. Mais pour se faire, la masse critique doit être atteinte. C'est le futur enjeu du Centre Multimodal de Distribution Urbaine, basé sur le port de Lille.

Dès que cette masse critique sera atteinte, il y aura lieu d'offrir de nouveaux services fluviaux « low-cost » au départ de Dourges et d'Halluin.

Au-delà du concept lui-même, par l'implantation du Centre Multimodal de Distribution Urbaine, les ports de Lille démontrent que l'innovation a sa place dans un contexte de massification à l'échelle territoriale. C'est cette philosophie-là qui devra prévaloir au développement du tissu économique le long du Canal Seine Nord Europe.

B) L'identification de freins techniques, politiques et économiques au développement du transport fluvial :

1) La persistance de freins matériels :

a) L'état du réseau et ses modalités de fonctionnement :

Si de nombreuses actions nécessaires d'aménagement du réseau fluvial sont bien inscrites au CPER des ex-Régions et réalisées progressivement par Voies Navigables de France, c'est l'ensemble du réseau qu'il convient d'adapter et ceci, de manière continue. En effet, le réseau détermine notamment la taille des bateaux y circulant. Le canal Seine Nord Europe présentera un tirant d'air (hauteur sous ponts) de 7 mètres, permettant 3 couches de conteneurs sur les bateaux y circulant. Sur le reste du réseau fluvial régional, la hauteur des ponts à 5,25 mètres limite à deux, les étages de conteneurs sur les péniches. Le Conseil régional des Hauts de France vient de voter, le 8 juillet 2016, le lancement d'une étude pour évaluer techniquement et financièrement le relèvement des ponts à 7 mètres sur l'ensemble du réseau régional.

En Belgique, les investissements réalisés sur le réseau fluvial sont considérables et plus ambitieux : le canal Albert a été élargi⁴⁰, les ponts vont être rehaussés à 9,1 mètres⁴¹. En comparaison, au niveau du tirant d'air, le canal Seine Nord Europe apparaît déjà presque « en retard ». A voir si ce « retard » peut être rattrapé par une nouvelle hauteur de pont ou compensé par un tirant d'eau plus grand (enfouissement du bateau dans les canaux). Avec 7 mètres de tirant d'air, le canal Seine Nord Europe/ Seine Escaut intéressera davantage le transport de vrac du port de Gand, que le transport de conteneurs du port d'Anvers⁴². Les investissements en faveur du réseau fluvial en Belgique ne concernent pas seulement les ponts, mais la construction de zones d'attente, de nouvelles écluses plus grandes et de quais, pour optimiser l'infrastructure fluviale.

En France et en région, le réseau fluvial manque de bassins de revirement pour les manœuvres des bateaux. Les zones de stationnement sur le réseau existent en nombre trop limité et sont également sous-dimensionnées par rapport à la taille des bateaux, amenés à circuler sur le réseau (bateaux de 110 et 135 mètres majoritairement).

Les opérations d'entretien et d'aménagement sur le réseau déjà prévues ou à prévoir impliquent des « chômages », c'est-à-dire l'arrêt total de la navigation sur ce réseau pour travaux de maintenance, pour des durées plus ou moins importantes, selon l'ampleur des travaux à réaliser⁴³. La gestion de ces périodes de « chômage » nécessite une information en temps réel des chargeurs et bateliers, ainsi qu'une optimisation des travaux, en mesure de réduire au maximum ces temps d'inactivité économique sur le réseau.

Malgré les opérations d'aménagement déjà réalisées ou en voie de réalisation, les freins infrastructurels ou matériels existent bel et bien et ceux-ci impactent fortement la compétitivité du transport fluvial.

Un autre frein non négligeable à lever au niveau du réseau fluvial régional concerne son fonctionnement ou exploitation. En effet, actuellement, les amplitudes horaires de navigation sont limitées, contrairement à ce qui peut être observé en Flandres et prochainement en Wallonie, à échéance 2017, avec la possibilité de circuler, de jour comme de nuit, sur le réseau fluvial. Pour rappel, en France, dans les années 1980, le réseau à grand gabarit en Nord Pas de Calais était ouvert 24h sur 24. La mise en œuvre des écluses par télé-conduite, permettant une circulation des bateaux 24h sur 24 se fait attendre sur le réseau régional.

b) L'insuffisance des bateaux en nombre et en état de circuler

Si les Pays Bas possèdent 42% de la cale européenne, l'Allemagne en possède 16%, la Belgique, 14% et la France, 8%⁴⁴. Le pavillon français est faiblement présent à l'international, mais très présent sur les voies navigables françaises. On observe d'ailleurs une hausse de la part du pavillon français dans les trafics sur le réseau national, sauf en Nord Pas de Calais, où la concurrence des pavillons belges et hollandais apparaît plus prégnante.

⁴⁰ Un élargissement financé par l'Union Européenne et les pouvoirs publics flamands. Cf. Audition de M. Danny DECKERS, Senior adviser, Autorité portuaire d'Anvers, 4 juillet 2016.

⁴¹ Travaux qui feront l'objet d'un PPP. Cf. Audition de M. Danny DECKERS, Senior adviser, Autorité portuaire d'Anvers, 4 juillet 2016.

⁴² Audition de M. Danny DECKERS, Senior adviser, Autorité portuaire d'Anvers, 4 juillet 2016.

⁴³ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

⁴⁴ Audition de M. Stéphane FORTRYE, Comité des Armateurs Fluviaux, 2 mai 2016.

Les bateaux de type Freycinet tendent à diminuer d'année en année et ceux de plus de 1 500 tonnes tendent à augmenter de plus en plus. La moitié des bateaux français dépasse les 1 000 tonnes aujourd'hui. Très peu d'automoteurs rhénans de 3 000 tonnes naviguent sur le réseau français. On ne rencontre pas de convois composés d'un pousseur et de barges (de 2500 tonnes à 5000 tonnes) sur le réseau français, notamment parce que les écluses ne permettent tout simplement pas leur passage⁴⁵.

La flotte française est de plus relativement vieillissante, avec un marché du bateau d'occasion qui se tarit et des difficultés d'acquisition d'un bateau neuf par un artisan batelier, malgré les aides existantes.

Les infrastructures fluviales imposent en effet aux unités fluviales de s'adapter, en disposant de caractéristiques techniques spécifiques, leur permettant de circuler sur le réseau dans son état actuel. Or, des bateaux adaptés à ce type de contraintes techniques s'avèrent rares sur le marché, donc chers à l'acquisition pour les bateliers⁴⁶.

L'acquisition du bateau est coûteuse pour l'artisan-batelier, mais son entretien ou sa modernisation l'est aussi. D'ailleurs, il est à noter qu'en matière de modernisation, à compter de 2019, les nouveaux moteurs installés sur des unités fluviales naviguant en Europe devront respecter des normes d'émissions plus strictes⁴⁷. Or, une étude réalisée auprès de 280 entreprises, dans le cadre du programme européen Platina II montre que plus d'un tiers des demandes d'emprunt pour entretien ou installation d'un nouveau moteur sur un bateau sont refusées par les banques. Pour les artisans bateliers, les banques leur opposent l'absence de moyens propres ou l'âge trop élevé du bateau ; pour les entreprises de taille moyenne, l'incapacité de fournir des garanties et enfin, pour les grands armateurs, des risques d'investissement trop élevés⁴⁸.

2) L'existence de freins économiques :

a) *La concurrence entre modes de transport :*

Si l'on associe souvent les modes fluvial et ferroviaire, c'est d'une part en tant que transports massifiés et d'autre part en tant que modes de transport plus durables que la route. Si la concurrence entre la route et les autres modes de transport est une évidence hier comme aujourd'hui encore, la concurrence entre le ferroviaire et le fluvial a aussi longtemps existé en France, avant que l'impératif de développement durable ne rassemble ces deux modes en alternative à la route.

La concurrence entre les modes fluvial et ferroviaire se trouve certes limitée d'elle-même par les réseaux existants, mais elle subsiste toujours un peu du fait que les modes fluvial et ferroviaire intéressent les envois massifs de matériaux de construction et produits agricoles, mais aussi de plus en plus de conteneurs, depuis les ports maritimes. Le fluvial entre donc surtout en concurrence avec le train entier pour les très forts volumes ou les très fortes quantités, en présence de services qui desservent, bien évidemment, la même origine et la même destination⁴⁹.

La concurrence entre les modes de transport est tangible dans les ports maritimes, où le coût de manutention des marchandises varie selon le mode utilisé. Le coût de manutention est moins élevé en

⁴⁵ Audition de M. Stéphane FORTRYE, Comité des Armateurs Fluviaux, 2 mai 2016.

⁴⁶ Audition de M. Gilbert BREDEL, Managing Director Contargo North France, 28 juin 2016.

⁴⁷ Emissions polluantes : et maintenant ?, Navigation, Ports et Intermodalité, le 27 juillet 2016

⁴⁸ Le transport fluvial a soif d'argent, Navigation, Ports et Intermodalités, 21 juin 2016.

⁴⁹ Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve au service du transport de marchandises, Centre d'analyse stratégique, 25 septembre 2012.

cas de déchargement et chargement dans un port maritime vers un transport routier qu'un transport en péniche, ce qui grève donc la compétitivité du mode de transport fluvial au profit de la route.

Une intervention des pouvoirs publics est indispensable pour réduire la différence des prix du transport fluvial avec ceux de la route et du ferroviaire, surtout dans la perspective de l'arrêt des aides au coup de pince, annoncé pour la fin de l'année (alors que les aides au transport combiné continuent d'exister et de s'intensifier en Belgique). La Belgique a par ailleurs mis en place, tout récemment, une taxe poids lourds, qui intègre les coûts externes dans le prix du transport routier. Le projet d'écotaxe en France, moins ambitieux (en ce qui concerne le montant de la taxe imaginée) avait pour objectif le report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et le fleuve, deux modes de transport plus durables, mais n'a finalement pas vu le jour. La Région Ile de France a évoqué récemment un projet de taxe régionale sur les camions exclusivement en transit, dans le cadre d'un futur plan fret à l'horizon 2017.

L'aide au « coup de pince » s'avère indispensable au développement du transport fluvial régional, non seulement en l'absence d'une écotaxe sur les camions en France, mais aussi en raison de la proximité géographique des Hauts de France vis-à-vis des ports maritimes du Range Nord européen et des plateformes intérieures situées le long de la frontière, proximité qui d'ailleurs constitue à elle seule une contrainte pour le transport combiné fleuve-route (le port d'Anvers n'est par exemple qu'à seulement 160 kilomètres de Valenciennes et 140 kilomètres de Lille).

Les modes de transport ferroviaire et fluvial, mais aussi routier doivent aujourd'hui être pensés en termes d'intermodalité, donc de complémentarité. C'est tout l'enjeu des plateformes multimodales prévues le long du canal Seine Nord Europe.

A Dourges, sur la plateforme de Delta 3, le faible développement du transport fluvial peut laisser supposer que les modes ferroviaire, routier et fluvial n'ont pas suffisamment été pensés au départ en termes de complémentarité et plutôt appréhendés en termes de concurrence. Aujourd'hui, sur la plateforme de Delta 3, le fluvial tend heureusement à se développer, de plus en plus d'entreprises recourant à ce mode de transport depuis quelques années.

Il faut arrêter de mettre en concurrence les modes de transport entre eux et d'extraire l'un ou l'autre maillon de la chaîne logistique pour les comparer. Il faut une approche globale depuis l'origine de la marchandise jusque devant les lignes de production et depuis la sortie des lignes de production jusqu'à destination. C'est pourquoi, outre les formations classiques proposées en Transport et Logistique, il est indispensable de sensibiliser les commerciaux aux notions d'ordonnancement de la production, afin d'être capable d'accompagner le client de bout en bout et de traduire ses impératifs en logique de massification. C'est à quoi se sont attelés les ports de Lille. C'est à ce prix que l'on parviendra à sensibiliser et à convaincre les réfractaires au transport fluvial (et ferroviaire) du bienfondé d'inscrire leurs flux dans un processus intermodal.

b) La pénurie de bateliers et de logisticiens formés au fluvial

Depuis un an, il existe en France un bac professionnel dans le domaine du transport fluvial, à côté du C.A.P « Transport fluvial ».

Trois centres de formation existent en France : Le Tremblay en région parisienne, Schiltigheim à côté de Strasbourg et enfin, un autre centre de formation à Montélimar. Tous les 3 accueillent au total une soixantaine d'élèves chaque année.

L'Institut Supérieur de la Navigation Intérieure permet le cas échéant de poursuivre des études supérieures dans le domaine des transports, dans le cadre d'une formation pluridisciplinaire, mais à dominante fluviale.

La profession d'artisan-batelier s'avère aujourd'hui faiblement attractive en termes de revenus et de conditions de travail. Le chiffre d'affaires dépend de la taille du bateau, mais avec un bateau de type Freycinet, ce chiffre d'affaires tournerait autour de 80 000 euros annuels. Un plus grand bateau (110 mètres par exemple) permettrait d'atteindre un chiffre d'affaires annuel de 500 000 euros en moyenne. Beaucoup de bateliers doivent de surcroît vivre sur leurs bateaux avec leur famille. Le revenu moyen d'un artisan batelier s'avèrerait voisin du SMIC⁵⁰.

Le coût d'un bateau dépend bien sûr de sa taille et de son équipement, mais il s'agit d'un investissement conséquent pour entrer dans la profession de batelier. Ensuite, il y a les coûts d'entretien et de modification du bateau pour respecter les réglementations techniques et les évolutions technologiques.

Les formations des logisticiens intègrent trop peu d'enseignements relatifs au transport fluvial. Les logisticiens sont encore aujourd'hui davantage formés au transport routier qu'aux autres modes de transport, y compris dans le cadre d'une formation supérieure du type « master logistique », la logistique fluviale y tenant bien peu de place.

3) Des freins réglementaires et organisationnels non négligeables :

a) *Les différences de régime applicable en France et en Belgique*

Ces différences sont d'autant plus importantes dans une région frontalière comme les Hauts de France voisine de pays, de surcroît, déjà très avancés en matière de développement du transport fluvial. Comme cela a déjà pu être souligné précédemment, les aides au transport combiné se poursuivent en Belgique et sont menacées de disparition en France ; les frais de chargement et déchargement des conteneurs dans les ports maritimes varient selon le mode de transport en France (sauf à Dunkerque où une expérimentation est en cours), alors qu'ils sont au même niveau quel que soit le mode utilisé en Belgique. Les droits de navigation sont composés en France d'un droit d'accès au réseau fluvial et d'un tarif à la tonne kilomètre. En Wallonie, les droits de navigation sont nuls et en Flandre, ils existent mais sont nettement plus réduits qu'en France⁵¹. En Belgique, la politique de report modal de la route vers le fluvial peut s'appuyer sur la mise en place de l'écotaxe poids lourds, un projet abandonné en France et non remplacé à ce jour.

Les frais de chargement et de déchargement des conteneurs sur les ports maritimes français varient en fonction du mode de transport utilisé. L'expérimentation au niveau du Grand Port Maritime de Dunkerque où la THC (Terminal Handling Charges) est désormais négociée et équivalente quel que soit le mode de transport emprunté sur cette plateforme maritime, comme cela est le cas dans les ports belges ou néerlandais⁵² constitue un succès et devrait être pérennisée et généralisée.

⁵⁰ Audition de M. Christophe LEPERQ, Président régional du bassin Nord Pas de Calais Picardie, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale, 9 mai 2016.

⁵¹ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

⁵² Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

Enfin, certaines solutions visant une meilleure gestion des conteneurs doivent être développées de manière plus ambitieuse que les plateformes collaboratives de gestion et d'échange ou les démarches de *cloud containing* existantes.

b) Les carences en matière de gouvernance de la filière maritimo-fluviale :

La structure existante Nord Gateway montre des insuffisances : cette structure s'avère moins puissante que d'autres, Medlinkports notamment et surtout, Haropa⁵³, elle ne regroupe pas les ports intérieurs des Hauts de France ; elle ne dispose pas de moyens spécifiques.

Il importe donc de faire évoluer Nord Gateway en y associant non pas les rts de Lille, mais les Ports des Hauts-de-France avec le Port de Dunkerque. L'Île-de-France, hormis quelques installations, possède avec le Port de Paris un seul port intérieur pour 12 M d'habitants. Pourquoi en Hauts-de-France continuer à sous-régionaliser le débat et ne pas constituer avec les Ports des Hauts-de-France un service consulaire regroupant les différents ports intérieurs qui fonctionneraient comme des agences locales / territoriales. Le réseau consulaire Hauts-de-France mettrait en place et offrirait à l'économie régionale un réseau portuaire fort, cohérent, interconnecté avec les autres bassins, renforçant une identification territoriale des ports intérieurs. Le moment n'est-il pas venu d'intégrer Delta 3 dans cette logique, pour autant que faire se peut ?

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Région se propose, en étroite collaboration avec le Grand Port Maritime de Dunkerque, de créer une structure de base mais modulaire, qui associerait au départ le Grand Port Maritime de Dunkerque, la Région Hauts de France et les infrastructures portuaires gérées par les Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales, mais centralisées au sein d'un service Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Hauts de France.

4) Des freins politiques et administratifs :

Les acteurs locaux publics et privés s'impatientent et s'inquiètent face à un éventuel énième report du début des travaux du canal Seine Nord Europe. L'heure n'est donc plus aux déclarations d'intention, mais aux actions. Les travaux début 2017 sont conditionnés à la signature du protocole d'accord sur la société de projet relative au canal Seine Nord Europe. Si la contribution de la Région Île de France est souhaitée et souhaitable, elle ne doit pas pour autant retarder la signature du protocole d'accord. Le canal Seine Nord Europe représente des opportunités de création d'emplois pour plusieurs territoires des Hauts de France, des territoires qui sont en reconquête d'emplois via des grands projets de plateformes logistiques et multimodales. C'est le cas emblématique des territoires ruraux d'Osartis-Marquion. Face aux pertes d'emplois subis sur ce territoire (fermetures d'entreprises de la papeterie notamment), le canal Seine Nord Europe représente pour cette Communauté de Communes, l'opportunité de reconquérir des emplois via des grands projets dans le transport et la logistique (plateforme multimodale de Marquion et requalification de la base aérienne 103 d'Epinoy-Cambrai). Lors de son audition, M. Pierre Georget a fait état de la lenteur administrative relative à la cession des terrains de la BA 103 par l'Etat à la communauté de communes Osartis Marquion.

Plus globalement, tout retard de projet a un coût : le canal Seine Nord Europe est souvent évoqué par son coût de réalisation, mais il a aussi un coût de non réalisation, difficile à chiffrer, mais qui existe bel et bien pour les territoires : ce coût a des facettes multiples : dans le cas du territoire rural d'Osartis-Marquion, il a trait à la dégradation des infrastructures militaires de la BA 103 (restaurant, etc.), aux frais de gardiennage de ce site, au retard des créations d'emplois, etc.

⁵³ Cf. supra p. 21

Partie III

Faire du transport fluvial de marchandises, un moteur de compétitivité des Hauts de France

Partie III : Faire du transport fluvial de marchandises, un moteur de compétitivité des Hauts-de-France

Les parties 1 et 2 de ce rapport ont permis l'identification de 6 thématiques de travail pour des préconisations concrètes :

- Développer une stratégie régionale nouvelle pour le transport et la logistique fluviale ;
- Optimiser les infrastructures fluviales et les services associés ;
- Anticiper et organiser le développement des plateformes multimodales le long du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut ;
- Inciter les entreprises à recourir à l'intermodalité et à la mobilité durable pour le transport de leurs marchandises ;
- Renforcer la formation et l'attractivité des métiers du fluvial ;
- Renforcer la recherche et l'innovation dans les domaines du transport et de la logistique fluviale.

Cette troisième partie propose donc 17 préconisations, formant un tout, à même de porter le renouveau de ce mode de transport durable en région Hauts-de-France.

A) Développer une stratégie régionale nouvelle pour le transport et la logistique fluviale :

1) Vers une gouvernance partenariale et inclusive de la filière maritimo-fluviale :

La stratégie régionale de développement de la filière fluviale dans les Hauts-de-France doit reposer sur une gouvernance forte de la filière maritimo-portuaire, une gouvernance partenariale et inclusive, à l'échelle de la nouvelle grande région.

Cette gouvernance nouvelle doit par ailleurs participer à l'appropriation par l'ensemble des acteurs publics et privés d'une ambition partagée en matière de logistique fluviale.

La fusion des Régions impose un redécoupage des bassins fluviaux, en regroupant l'Oise avec le Nord Pas de Calais, pour créer un bassin Hauts-de-France plus cohérent, dans la perspective de Seine Nord Europe/Seine Escaut et suite à la fusion des Régions de la Picardie et du Nord Pas de Calais.

La structure existante Nord Gateway montre par ailleurs des insuffisances : elle s'avère bien moins puissante que Medlinkports et surtout Haropa⁵⁴. La Chambre de Commerce et d'Industrie régionale et le port de Dunkerque travaillent actuellement à la rénover.

Le CESER estime qu'une nouvelle structure s'impose et vite.

Préconisation 1 : Pour une structure de gouvernance associant les ports intérieurs et maritimes des Hauts-de-France

Cette structure de gouvernance devra inclure les ports intérieurs et maritimes existants du Nord Pas de Calais et de la Picardie : Grand Port Maritime de Dunkerque, les ports de Lille, les ports intérieurs de Béthune et de Valenciennes, la plateforme Delta 3 à Dourges, les plateformes existantes de Longueuil Sainte Marie, Marquion, Nesle et Noyon, voire d'autres de la région.

⁵⁴ Cf. supra b) Les carences en matière de gouvernance de la filière maritimo-fluviale, p 29

En intégrant Voies Navigables de France, la Région Hauts-de-France et les collectivités territoriales concernées, cette structure permettra également de mieux gérer les éventuels conflits d'usage entre activités économiques (transport fluvial de marchandises et tourisme fluvial par exemple) pour la destination du foncier portuaire et des terrains bord à canal.

Cette structure devra intégrer le ferroviaire et le routier dès le moment où l'opportunité se présentera, afin d'offrir aux donneurs d'ordre un maximum de solutions logistiques.

Cette entité nouvelle pourra donc associer les opérateurs de transport fluvial, mais aussi les opérateurs du transport ferroviaire et du transport routier, présents sur l'ensemble des territoires des Hauts de France et les chargeurs (ou leurs unions professionnelles).

Les missions de cette structure porteront notamment sur la mise en place d'un service commercial commun, la conclusion d'accords de partenariats avec les structures homologues des pays voisins (en Belgique, aux Pays-Bas, voire en Allemagne), la conclusion d'accords de partenariats par filière et enfin, la création d'un label pour les utilisateurs du fluvial.

Nota : Cette proposition se révèle concordante avec celles formulées au sein du rapport rendu par Jérôme BIGNON et René VANDIERENDONCK sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la porte d'entrée Nord de la France (propositions inscrites au sein du thème « améliorer la gouvernance collective des acteurs portuaires et logistiques de l'axe Nord »).

Les Hauts-de-France disposent de plusieurs groupements d'acteurs / chargeurs permettant d'échanger sur les enjeux et problématiques de mobilité des marchandises.

Le CESER estime que la voix des chargeurs doit être mieux portée auprès des instances publiques, afin de faire connaître leurs problématiques, leurs besoins et les opportunités en matière de mobilité de marchandises. Le CESER propose donc de mettre en place une Conférence Permanente des Chargeurs sur le territoire régional.

Préconisation 2 : Mettre en place une Conférence Permanente des Chargeurs en mesure d'impulser des projets nouveaux intégrant le mode de transport fluvial

La Conférence Permanente des Chargeurs aura pour mission d'accroître la capacité d'expression des chargeurs du territoire, en appuyant les demandes des entreprises et en faisant part de leurs points de vue sur différents sujets auprès d'instances compétentes.

Cette conférence facilitera la connaissance des besoins des chargeurs pour mieux appréhender les schémas économiques existants et ainsi participer à la définition de stratégies d'aménagement du territoire pertinentes. En outre, elle participera à l'identification de nouveaux services de transports nécessaires pour le développement de ces secteurs.

2) Vers un Schéma Régional de Transport et de Logistique et sa déclinaison dans les territoires :

Le CESER a, à plusieurs reprises, proposé l'élaboration d'un schéma régional de la logistique⁵⁵, tout en étant conscient des difficultés à le mettre en place.

Ce schéma d'orientation stratégique apparaît d'autant plus pertinent aujourd'hui, dans la perspective de l'émergence et du développement des plateformes logistiques et multimodales, liées à la réalisation de Seine Nord Europe/Seine Escaut.

Sa définition trouverait toute sa cohérence dans le cadre de la mise en mouvement d'autres schémas régionaux, comme le SRADDET, le SRDEII ou encore le Schéma Régional de l'Intermodalité.

Le SRADDET devenu, depuis les lois sur la réforme territoriale, prescriptif pour les territoires et/ou son volet schéma de l'intermodalité devront intégrer un volet « développement logistique », qui organise et rationalise les implantations de plateformes logistiques sur le territoire régional.

Le CESER propose donc un Schéma Régional de Transport Intermodal et de Logistique et l'inscription d'un volet « transport durable de marchandises » dans les documents de planification territoriale. En effet, un tel volet est généralement absent des documents de planification locale (Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUI) et des stratégies de développement menées par les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale.

Certains territoires se sont néanmoins et récemment démarqués. Le SCoT de la Métropole Européenne de Lille (MEL) a par exemple commencé à prendre en compte des éléments de logistique urbaine sur son territoire. La MEL se prépare ainsi à jouer un rôle plus important dans le domaine du transport de marchandises, conformément à la loi MAPTAM, qui autorise désormais, dans les périmètres de transports urbains, les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport à « organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine », en cas d'inadaptation de l'offre privée.

Préconisation 3 : Pour la mise en place d'un Schéma Régional de Transport et de Logistique (SRTL) et sa déclinaison dans les documents de planification territoriale (SCoT, interSCoT et PLU)

Ce Schéma Régional de Transport et de Logistique (SRTL) rationalisera les implantations de plateformes logistiques. Il préconisera les actions « aménagement », devant être mises en œuvre pour le développement des activités de transport et de logistique durables.

Les prescriptions indiquées dans ce document devront bien évidemment être déclinées au travers des SCoT/InterSCoT et PLU. L'intégration d'un volet logistique durable devra être systématique au même titre que les volets « mobilités des personnes » actuelles. Ces intégrations pourront être réalisées soit lors de la définition de ces documents, soit au cours de leurs révisions.

Nota : cette proposition est concordante avec celle formulée au sein du rapport rendu par Jérôme BIGNON et René VANDIRENDONCK sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la porte d'entrée Nord de la France (« élaborer un schéma directeur de développement des plateformes portuaires, logistiques et industrielles à l'échelle régionale »).

⁵⁵ Cf. Avis du CESER Nord Pas de Calais sur l'actualisation du Schéma Régional des Transports et Mobilités, adopté en séance plénière, le 30 avril 2013.

Cette nécessité de cohérence entre le SRADDT et les SCoT et interSCoT est aussi évoquée au sein du rapport « Transports et infrastructures de transport en Hauts-de-France » de Gérald DARMANIN, vice-Président du Conseil régional Hauts de France.

Le CESER note cependant que les niveaux d'ingénierie territoriale diffèrent très largement en Hauts-de-France, en raison notamment de la diversité des espaces composant cette région (de l'agglomération millionnaire à des espaces ruraux). Aussi, certains territoires ne disposent pas des compétences en mesure de porter le développement de projets de valorisation du mode fluvial, quand bien même les opportunités y sont réelles.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Nord de France mène actuellement une démarche de « refondation » du Consortium des Voies Navigables du Nord, en lui conférant ce rôle nouveau de structure d'accompagnement et d'ingénierie.

Le CESER salue cette démarche et souhaite que les territoires puissent en bénéficier rapidement et effectivement.

Préconisation 4 : Développer une structure d'ingénierie « régionale », en mesure d'accompagner les projets d'intégration du mode fluvial dans le transport intermodal de marchandises

Cette entité apportera son expertise et accompagnera les territoires dans la mise en place de projets de développement du mode fluvial, en intermodalité avec les autres modes de transport de marchandises. Cette structure pourra intervenir aussi sur les problématiques d'aménagement foncier, susceptibles de se poser. Le Consortium des Voies Navigables du Nord « refondé » pourrait devenir cette structure d'ingénierie fluviale.

B) Optimiser les infrastructures fluviales et les services associés pour développer le transport durable de marchandises

1) Un plan ambitieux pour les infrastructures fluviales des Hauts de France :

Les freins en matière d'infrastructures fluviales (tailles des écluses, hauteurs sous ponts) sont encore nombreux et contraignent très largement le développement de ce mode de transport

Les aménagements du réseau fluvial se poursuivent néanmoins : à la fois ceux contractualisés dans le cadre des deux CPER des ex-régions Nord-Pas de Calais et Picardie, mais aussi ceux qui s'imposeront à mesure que se développera le trafic fluvial sur le canal Seine Nord Europe, afin de pouvoir relier les bassins fluviaux entre eux par des canaux à grand gabarit.

Le CESER salue d'ailleurs l'étude lancée par le Conseil régional sur le relèvement des ponts du réseau fluvial régional, afin d'optimiser l'avancée que représente Seine Nord Europe pour le développement de l'ensemble du réseau régional, vers le Sud et le Nord, mais aussi vers l'Est.

Le CESER propose cependant la mise en place d'un plan ambitieux relatif aux infrastructures et à la navigation fluviale.

Préconisation 5 : Mettre en œuvre un Plan « Marshall » relatif aux infrastructures et à la navigation fluviale

La stratégie régionale Hauts-de-France pour le développement du mode fluvial pourrait s'appuyer sur la mise en place d'un plan ambitieux relatif aux infrastructures en Hauts de France, à l'instar du plan Rhône, mis en place sur l'axe Rhône-Saône, permettant une approche globale de la filière fluviale, pour renforcer sa compétitivité.

Ce plan fluvial dont l'objectif premier serait de faire sauter les goulots d'étranglement (taille des écluses, hauteurs sous ponts)⁵⁶ contraignant le trafic fluvial, apparaît doublement opportun dans la perspective de la réalisation de Seine Nord Europe et de ses plateformes multimodales, mais aussi à la veille de la revoyure des CPER des ex-régions avant fin 2017 (revoyure associée à une révision possible des programmes opérationnels en 2018).

Nota : cette proposition se révèle concordante avec celles formulées au sein du rapport rendu par Jérôme BIGNON et René VANDIERENDONCK sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la porte d'entrée Nord de la France (propositions inscrites au sein du thème « réaliser les nécessaires investissements portuaires, ferroviaires et fluviaux »).

Cette piste d'action est également évoquée, plus spécifiquement pour accompagner le développement du Canal Seine Nord Europe, au sein du rapport PAUVROS II « Canal Seine Nord Europe, 10 propositions pour réussir un projet majeur de relance de la croissance, pour le développement durable de la France et de l'Europe » (cf. la proposition, un Plan « Canal Seine Nord Europe »).

2) Augmenter les amplitudes horaires pour le passage des écluses :

Les amplitudes horaires des écluses actuelles sur les bassins des Hauts-de-France engendrent, dans de nombreux cas, des temps de passage des écluses considérablement allongés. Elles limitent en outre la capacité des charges du réseau fluvial.

Voies Navigables de France étudie actuellement via la télé-conduite des écluses un passage au H24. Cette possibilité de circuler de manière permanente est envisagée à une échéance de 2023.

Le CESER appelle de ses vœux la mise en œuvre progressive de ces innovations technologiques, mais aussi des innovations organisationnelles (notamment relatives au système d'astreintes) pour que le passage au H24 soit effectif sur l'ensemble du réseau, dans la perspective de l'ouverture de Seine Nord Europe/Seine Escaut.

⁵⁶ Cf. Supra p. 20

Préconisation 6 : Mettre en œuvre la navigation H24 sur l'ensemble du réseau à grand gabarit en Hauts-de-France

A l'instar de son application sur de nombreux réseaux fluviaux en Belgique, cette navigation H24 pourrait grandement participer à la fluidification du trafic et donc à la compétitivité de ce mode de transport durable.

3) Anticiper des services de réparation et de maintenance des bateaux :

Le CESER estime que d'autres services doivent être anticipés, comme la réparation et la maintenance des bateaux, voire de construction navale, sur une plateforme multimodale le long du canal, en fonction des exigences techniques, la région disposant déjà de certains savoir-faire à développer et à valoriser. De telles activités seraient génératrices d'emplois directs sur les plateformes.

Préconisation 7 : Lancement d'une étude technique et financière pour la mise en place d'un site de réparation et de maintenance des bateaux, voire de construction navale sur l'une des plateformes multimodales le long du canal

Cette étude technique et financière pour la mise en place d'un site de réparation et de maintenance des bateaux, voire de construction navale sur l'une des plateformes multimodales le long du canal devra permettre à moyenne échéance le lancement opérationnel d'un site de construction navale « made in Hauts-de-France ».

Cette étude technique et financière pourrait être pilotée par le Consortium des Voies Navigables du Nord, qui vient d'initier une réflexion partenariale sur le sujet.

C) Anticiper et organiser le développement des plateformes multimodales le long du canal :

Le développement du canal Seine Nord Europe/ Seine Escaut sera subordonné d'une part au volume de transit entre le Benelux et la Vallée de la Seine et d'autre part, au trafic généré par les activités industrielles et logistiques actuelles et futures le long et à proximité dudit canal.

Le premier sera principalement le fruit d'un transfert modal de la route vers la voie navigable et le second, au début en tous cas, majoritairement issu des activités agro – alimentaire et BTP. Le trafic du canal Seine Nord Europe/ Seine Escaut devra évoluer de manière croissante en fonction des activités industrielles et logistiques développées sur ses berges.

Dans ce cadre, la stratégie de développement de l'activité économique se devra d'être orientée, en grande partie en tous cas, en fonction de son potentiel et de sa capacité à s'inscrire dans la logique de massification (fer et eau) et de rentabilité à la fois des lignes de transport et des plateformes portuaires, en conjuguant la notion de valeur ajoutée génératrice d'emplois.

Dès lors, il faut anticiper à cet horizon les nouvelles manières de produire, des nouvelles tendances de consommation, de l'internet des marchandises et de la digitalisation des activités de la Supply Chain. A titre d'exemples : le développement de la gestion des flux au-delà de la simple fonction du transport et même de la logistique vers le Supply Chain Management, les nouvelles logiques de distribution (E-

Commerce), la production additive plutôt que soustractive (imprimante 3D), le concept de Troisième Révolution Industrielle, etc.

Pour le CESER, il semble impératif et opportun de trouver des facteurs de différenciation déterminants et d'innover en profitant de la page blanche offerte par le Canal Seine Nord Europe. Seine Nord Europe/Seine Escaut, avec ses plateformes multimodales constitue en effet un terrain d'application inédit, de très large portée, facteur de compétitivité pour le tissu industriel et le secteur des services de la grande région Hauts de France et porteur pour l'emploi, à condition de définir en parallèle les besoins en formation. Le travail à mener, en matière de coordination notamment, pour la réussite du projet Canal Seine Nord Europe/Seine Escaut et de ses plateformes est considérable.

1) Développer des secteurs d'activité complémentaires et créateurs d'emplois pérennes :

Les 4 plateformes régionales implantées le long du canal devront développer des activités complémentaires, pour ne pas entrer en concurrence sur le territoire régional.

En fonction de leur environnement industriel, des stratégies propres à chacun de ces sites et complémentaires les unes ou autres devront être identifiées et appliquées.

Le domaine d'activité déterminera le type d'emplois créés sur les plateformes en termes d'horaires, de conditions de travail et de rémunération. Certes, l'activité conteneurs est davantage créatrice d'emplois que l'activité vrac, dans la mesure où le vrac induit une activité saisonnière, quand ce sont des produits agricoles par exemple et la plateforme nécessite simplement un quai et mobilise peu de manutentionnaires. Cependant, les créations d'emplois ne se réduisent pas aux emplois directs sur les plateformes.

Le canal Seine Nord Europe pourrait engendrer davantage d'emplois indirects (industrie, logistique, transport) que directs (emplois localisés sur les plateformes). Toutefois, le développement de ces emplois nécessitera de lever de nombreuses contraintes en matière de foncier et de transport (par exemple sur l'ensemble des territoires connectés à ce canal).

Au-delà du Canal Seine Nord Europe et des zones de développements industriel et logistique, il y aura lieu d'inscrire complémentaiement toute une série de services, créateurs d'emplois, cités ci-dessous à titre exemplatif et non exhaustif :

- Entretiens, réparations, lavage, énergies douces, pesage, parkings...
- Cargo Community System, douanes, numérique, distribution urbaine, messagerie...
- Restauration, crèches, centres d'affaires, transports en commun, transports doux, PMR...

Préconisation 8 : La mise en place d'une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) « Compétitivité et transport durable »

Cette Directive Régionale d'Aménagement « Compétitivité et transport durable » porterait spécifiquement sur les actions menées localement et régionalement visant à accroître l'accessibilité « durable et multimodale » des sites économiques des Hauts-de-France.

Cette DRA, en lien avec la mise en place du Schéma Régional de Transport et de Logistique devrait permettre de lever les « verrous » d'une mobilité des marchandises durable en Hauts-de-France.

2) Coordonner les plateformes :

La nécessité de développer les projets de plateformes de manière progressive le long du canal Seine Nord Europe et en complémentarité les unes avec les autres (afin d'éviter qu'elles entrent en concurrence) est l'une des conditions de la réussite de ce projet. Sans forcément les hiérarchiser ou les spécialiser à outrance, il s'agira plutôt de les mettre en réseau, de façon effective.

A cet effet, le CESER salue l'initiative du Conseil régional Hauts de France de lancer dès le mois de septembre 2016, un comité de pilotage des projets de plateformes du canal Seine Nord Europe, qui associe à la Région, les territoires porteurs des projets et d'autres acteurs, dont le CESER lui-même.

La société du canal créée le 21 avril 2016 dernier n'a en effet pour objet que la réalisation du canal lui-même et n'a pas vocation à gérer et coordonner les projets de plateforme le long du tracé de Seine Nord Europe. La création de cette société est donc à la fois restreinte dans son champ d'application et dans sa durée de vie.

3) Créer un cadre juridique adapté pour chaque plateforme :

Le CESER souhaite que ces projets de plateformes multimodales soient mis effectivement en réseau, mais souhaite aussi qu'ils associent davantage les acteurs privés pour aménager et financer chacune d'entre elles.

Préconisation 9 : Mettre en œuvre une SEMOP pour gérer chacune des plateformes

La mise en œuvre d'une SEMOP (Société d'Economie Mixte à Opération Unique) pour chacune des plateformes aura pour objectif de faire vivre ces plateformes de manière progressive et évolutive.

Nota : cette proposition est notamment activement défendue par le GERIF, le Groupement d'Entreprises Régionales d'intérêt Fluvial.

4) Constituer des réserves foncières :

Cette problématique s'avère importante dans le cadre de projets de plateformes qui se veulent évolutifs. Certains projets sont également plus consommateurs de foncier que d'autres. Un droit de préemption des collectivités locales pour des opérations immobilières à des fins logistiques pourrait être imaginé, mais nécessiterait une réforme du code de l'urbanisme⁵⁷.

Préconisation 10 : La mise en œuvre d'une Déclaration d'Utilité Publique « Transport multimodal »

La mise en place de Déclarations d'Utilité Publique sur les secteurs avoisinant les sites logistiques majeurs et l'ensemble des alentours du futur Canal Seine Nord/Seine Escaut permettrait d'acter la vocation économique de ces périmètres et d'apporter à l'avenir les éléments fonciers nécessaires pour le développement de ce mode de transport.

⁵⁷ Cf. Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve au service du transport de marchandises, Centre d'analyse stratégique, 25 septembre 2012

Nota : cette proposition est concordante avec celle formulée au sein du rapport rendu par Jérôme BIGNON et René VANDIERENDONCK sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la porte d'entrée Nord de la France (mettre en œuvre une véritable stratégie d'anticipation foncière sur le territoire du Canal Seine Nord Europe).

5) S'assurer d'une tri-modalité effective :

Tous les modes, dont le transport fluvial devront être pensés en termes d'intermodalité ou de co-modalité et non en termes de concurrence ou de domination d'un mode par rapport à l'autre.

Le CESER estime que les modes fluvial et ferroviaire doivent être développés de manière à part entière, autour d'un engagement fort des chargeurs, implantés sur la plateforme, à recourir à ces modes de transport.

Préconisation 11 : Mettre en œuvre des chartes d'implantation au niveau de chaque plateforme

Ces chartes d'implantation établiront des ambitions logistiques multimodales fortes et seront soumises aux acteurs souhaitant s'implanter sur ces sites.

Le respect de ces chartes (usage du transport fluvial) pourrait aboutir, pour les entreprises présentes à des bonus fiscaux (dégrèvement) spécifiques.

D) Inciter les entreprises à recourir à l'intermodalité et à la mobilité durable

La route est un mode qui n'intègre pas les coûts externes et qui, de ce fait, s'avère artificiellement plus compétitif que le fer et le fleuve. Pour inciter les chargeurs à recourir au fluvial et compléter ses atouts en termes de fiabilité et de délais, le maintien de l'aide au coup de pince par l'Etat apparaît plus que nécessaire, elle est vitale, surtout dans les Hauts de France, frontalière de la Belgique, un pays où cette aide, non seulement existe, mais est déjà plus élevée que l'aide française, dont la disparition est programmée à la fin de l'année 2016. A noter que la Flandre a décidé de renforcer son aide au transport combiné, en facilitant le remboursement de la taxe routière pour les utilisateurs de transport combiné.

Les droits de navigation restent élevés en France et donc en Hauts de France comparativement à la Belgique et comparativement aux droits de circulation sur le réseau routier. Avec l'ouverture de Seine Nord Europe/Seine Escaut, la question des droits de navigation se pose de manière aiguë.

Les frais de chargement et de déchargement des conteneurs sur les ports maritimes français varient en fonction du mode de transport utilisé. L'expérimentation au niveau du Grand Port Maritime de Dunkerque où la THC (Terminal Handling Charges) est désormais négociée et équivalente quel que soit le mode de transport emprunté sur cette plateforme maritime, comme cela est le cas dans les ports belges ou néerlandais⁵⁸ devrait être pérennisée et généralisée.

Enfin, certaines solutions visant une meilleure gestion des conteneurs doivent être développées de manière plus ambitieuse que les plateformes collaboratives de gestion et d'échange ou les démarches de *cloud containing* existantes.

⁵⁸ Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016.

Préconisation 12 : Soutenir financièrement l'usage des modes de transport durable massifiés

Le soutien financier pour les usages des modes massifiés et complémentaires à la route apparaît vital pour le maintien et le développement des services de transport durable en Hauts-de-France. Ce soutien financier passe par le prolongement de l'aide au coup de pince pour le transport combiné. Un système de défiscalisation pour les entreprises utilisatrices des chaînes logistiques durables et implantées sur les plateformes multimodales pourrait être mis en place, en s'inspirant des exercices de cette nature appliqués en Belgique.

Nota : cette proposition a également été formulée au sein du rapport rendu par Jérôme BIGNON et René VANDIERENDONCK sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la porte d'entrée Nord de la France. Ce document propose en effet de « réfléchir à une harmonisation, voire à un alignement des aides au transport combiné avec celle existant en Belgique ».

Préconisation 13 : La mise en place de zones franches sur l'ensemble des sites portuaires situés le long du futur Canal Seine Nord Europe

La mise en place de ces zones franches sur l'ensemble des sites portuaires concernés par l'axe français Seine Escaut (de la frontière belge jusqu'à la Seine), associée à la mise en œuvre de chartes d'implantation au niveau de chaque plateforme apporterait au mode fluvial une compétitivité économique nouvelle considérable.

Nota : cette proposition a également été formulée pour les sites maritimes, au sein du rapport rendu par Jérôme BIGNON et René VANDIERENDONCK sur le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la porte d'entrée Nord de la France (« créer sans retard des zones franches dans la circonscription du port de Dunkerque et dans la concession du port de Calais »).

E) Renforcer la formation et l'attractivité des métiers du fluvial

1) Moderniser la formation des bateliers :

La formation des navigants doit être renforcée par une formation aux langues étrangères, notamment plus poussée en anglais et par une formation aux nouvelles technologies (suivi télématique des marchandises, plateformes collaboratives, mais aussi aux systèmes AIS Automatic Identification System) ainsi qu'aux nouvelles motorisations de bateaux plus durables.

Préconisation 14 : Créer un cycle de formation permanente ou continue en batellerie incluant les nouvelles problématiques de ce métier (logistique, innovation et développement durable)

Ce cycle de formation permanente ou continue aurait notamment pour objectif de former les bateliers aux enjeux contemporains de la batellerie et pourrait être dispensé par les structures de formation existantes dans ce domaine ou nouvelle (Campus de la Logistique).

2) Renforcer la formation fluviale des logisticiens et des chargeurs :

La formation des logisticiens est dominée par le mode routier. Si un mode est sous-estimé dans la formation de base ou supérieure du logisticien, c'est sans doute le mode fluvial.

Le pôle d'excellence régional Euralogistic devrait développer une offre de formation innovante portant sur la logistique fluviale et la co-modalité.

Ce pôle pilote déjà plusieurs initiatives de sensibilisation à l'égard des industriels et des techniciens des collectivités territoriales, porteuses de projets de plateformes logistiques.

Euralogistic pourrait aussi mettre en place des formations de reconversion des métiers du routier vers le fluvial et le ferroviaire.

CASE Optimodal a mis en place en partenariat avec différents acteurs du territoire (2A2F, ports de Lille, Pôle régional d'excellence Euralogistic) des cycles de formations spécifiques aux activités de transport multimodal.

Préconisation 15 : Systématiser la mise en place de modules de formations « multimodales » au sein des formations à la logistique et au transport

Ces modules devront être intégrés à l'ensemble des formations dispensées en matière de transport et de logistique.

Ces modules seront à définir et à concevoir sur la base des savoir-faire développés par le pôle d'Excellence Euralogistic et CASE Optimodal.

3) Favoriser l'achat de bateaux par les bateliers et les transmissions d'activités entre bateliers :

Depuis 2007, VNF a créé *Entreprendre pour le fluvial* avec plusieurs outils : un label reconnu par les banques et un fonds de prêt d'honneur sans intérêt (*fluvial initiative*). Ces initiatives apparaissent insuffisantes ou plutôt inadaptées aux besoins des bateliers, notamment le prêt à taux zéro, qui représente le financement d'une très faible part du coût total du bateau.

Préconisation 16 : Créer des dispositifs financiers (produits bancaires, fiscalité allégée en cas de cession d'activité) visant l'augmentation de la capacité de cale (volume de marchandises pouvant être transporté par le parc de péniches)

Ces dispositifs financiers seront à préciser collectivement et devront faciliter l'achat et la modernisation des péniches existantes.

F) Renforcer la recherche et l'innovation sur le mode fluvial :

La fragmentation du marché (part importante de la batellerie artisanale) et la moyenne d'âge élevée des professionnels de ce domaine participent à la faible capacité d'investissement de ces acteurs. Associés à une durée de vie des équipements importants (par exemple, l'âge moyen des bateaux naviguant sur le Rhin et transportant des vrac liquides et secs s'élève respectivement à 35 et 50 ans), ces éléments sont autant de facteurs contribuant à une faible dynamique d'innovation dans ce secteur.

Si la batellerie a certes connu des évolutions technologiques notoires depuis plusieurs décennies, le travail en matière d'innovation reste néanmoins considérable et potentiellement générateur de gains de compétitivité importants pour le mode de transport fluvial.

Deux types d'innovations pourraient grandement conforter l'attractivité de ce mode de transport :

- **Les innovations matérielles**

Les éléments d'innovations matérielles envisagées pourraient porter sur l'ensemble des composantes d'une péniche et de sa conduite.

- **Les innovations organisationnelles**

Le mode fluvial n'a pas la flexibilité et l'étendue du réseau que présente le mode routier. Pour s'affirmer en tant que mode de transport majeur, celui-ci devra s'inscrire au sein de chaînes logistiques nouvelles, multimodales, confortant les qualités de chacun des modes (faiblesse des coûts et des externalités négatives du mode fluvial, flexibilité du mode routier, etc.).

Différents leviers d'innovation peuvent néanmoins être envisagés sur la gestion des conteneurs et la mise en place de services de massification des flux.

Les secteurs d'innovation dans le monde du fluvial sont donc nombreux et nécessitent une dynamique de recherche et d'innovation nouvelle pour ce secteur.

Préconisation 17 : Soutenir très activement le développement de la recherche et de l'innovation dans le domaine du transport et de la logistique fluviale au sein du pôle d'excellence régional Euralogistic

Conclusion :

Avec l'un des réseaux de voies navigables les plus denses de France et la réalisation future du Canal Seine Nord/Seine Escaut, les Hauts-de-France disposent d'atouts considérables pour devenir la référence en matière de mobilité durable des marchandises.

Le fluvial est en sans conteste l'un des modes de transport de demain :

- Avec des rejets de CO2 quatre fois moindres à ceux observés pour le mode routier : le fluvial est le mode de transport le plus écologique !
- Avec des externalités quatre fois inférieures à celles de la route : le fluvial est le mode de transport à l'impact sociétal le plus faible !
- Avec l'équivalent de 240 camions sur une péniche à grand gabarit : le fluvial est une réponse à la congestion des territoires !
- Avec près de 50 000 emplois générés par le Canal Seine Nord Europe et ses plateformes : le fluvial participera à la résorption du chômage en région !

Le fluvial se révèle indéniablement être un moteur de compétitivité pour nos entreprises et nos territoires.

Le travail à mener reste néanmoins considérable et devra toucher l'ensemble des six thématiques évoquées dans ce rapport. L'investissement des acteurs publics et privés, régionaux et locaux apparaît essentiel pour la mise en œuvre des pistes d'actions identifiées dans ce rapport-avis : pour la construction d'une gouvernance fluviale nouvelle ; pour la mise en place d'un Schéma Régional de Transport et de Logistique (SRTL) ; pour l'application d'un Plan « Marshall » relatif aux infrastructures et à la navigation fluviale ; pour soutenir financièrement l'usage des modes massifiés complémentaires à la route ; pour le développement du Campus de la Logistique dans les domaines de l'innovation et de la recherche (en plus de la formation).

Le renouveau du transport fluvial (via l'application de ces préconisations) ne sera effectif qu'à la condition d'un affichage et d'une intervention unanime des acteurs publics et privés pour le développement de ce mode de transport.

17 préconisations pour une mobilité durable des marchandises en Hauts-de-France, tel est le programme proposé au travers de ce rapport-avis sur le mode fluvial, pour le renforcement économique, la compétitivité et l'emploi dans notre région.

La 18^{ème} préconisation du groupe de travail, c'est la réunion sans tarder de tous les acteurs publics et privés de la région Hauts de France, pour exiger le démarrage du chantier Seine Nord Europe en janvier 2017.

Récapitulatif des 17 Préconisations :

Thème 1 : Une stratégie régionale nouvelle pour le transport et la logistique fluviale

- *Piste d'action 1 : Appuyer la construction d'une structure de gouvernance associant les ports intérieurs et maritimes des Hauts-de-France*
- *Piste d'action 2 : Mettre en place une Conférence Permanente des Chargeurs en mesure d'impulser des projets nouveaux de transport fluvial*
- *Piste d'action 3 : Elaborer un Schéma Régional de Transport et de Logistique (SRTL) et inscription d'un volet « transport de marchandises durable » au sein des documents de planification locaux (SCoT, interSCoT et PLU).*
- *Piste d'action 4 : Développer une structure d'ingénierie « régionale » en mesure d'accompagner les projets de développement du mode fluvial en intermodalité avec les autres modes de transport*

Thème 2 : L'optimisation des infrastructures fluviales et services associés

- *Piste d'action 5 : Mettre en œuvre un Plan « Marshall » relatif aux infrastructures et à la navigation fluviale*
- *Piste d'action 6 : Mettre en œuvre la navigation H24 sur l'ensemble du réseau à grand gabarit en Haut de France*
- *Piste d'action 7 : Lancer une étude technique et financière pour la mise en place d'un site de réparation et de maintenance des bateaux, voire de construction navale sur l'une des plateformes multimodales le long du canal.*

Thème 3 : Anticiper et organiser le développement des plateformes multimodales le long du canal Seine Nord Europe/Seine Escaut

- *Piste d'action 8 : Mettre en place une Directive Régionale d'Aménagement (DRA) « Compétitivité et transport durable »*
- *Piste d'action 9 : Mettre en œuvre une SEMOP pour gérer chacune des plateformes*
- *Piste d'action 10 : Mettre en œuvre une Déclaration d'Utilité Publique « transport multimodal »*
- *Piste d'action 11 : Mettre en œuvre des chartes d'implantation au niveau de chaque plateforme*

Thème 4 : Inciter les entreprises à recourir à l'intermodalité et à la mobilité durable

- *Piste d'action 12 : Soutenir financièrement l'usage des modes de transport massifié durable complémentaires à la route*
-
- *Piste d'action 13 : Mettre en place des zones franches sur l'ensemble des sites portuaires situés le long du futur CSNE*

Thème 5 : Renforcer la formation et l'attractivité des métiers du fluvial

- *Piste d'action 14 : Créer un cycle de formation permanente ou continue, en batellerie incluant les nouvelles problématiques de ce métier (logistique, innovation et développement durable)*
- *Piste d'action 15 : Systématiser la mise en place de module de formation « multimodales » au sein des formations à la logistique et au transport*
- *Piste d'action 16 : Créer des dispositifs financiers (produits bancaires, fiscalité allégée en cas de cession d'activité) visant l'augmentation de la capacité de cale (volume de marchandises pouvant être transporté par le parc de péniche)*

Thème 6 : Renforcer la recherche et l'innovation sur le transport et la logistique fluviale

- *Piste d'action 17 : Soutenir très activement le développement de la recherche et de l'innovation dans les domaines du transport et de la logistique fluviale via le pôle d'excellence régionale Euralogistic.*

Annexes

Annexe 1 : Composition du groupe de travail :

Vice-président :

M. Raymond ANNALORO, *2ème collège, CFE-CGC Hauts de France*

Rapporteur :

M. Philippe HOURDAIN, *1^{er} collège, Chambre de commerce et d'industrie Région Nord de France*

Premier Collège : ENTREPRISES ET ACTIVITÉS PROFESSIONNELLES NON SALARIÉES

M. Michel BAUCHOT	<i>Chambre de commerce et d'industrie Région Nord de France</i>
M. Philippe DERON	<i>Coordination rurale du Nord-Pas de Calais</i>
Mme Stéphanie DOLIGEZ	<i>Fédération Régionale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de Picardie et Centre Régional des Jeunes Agriculteurs de Picardie</i>
Mme Catherine FOCRET-PLANCKE	<i>Voies Navigables de France, Nord Pas de Calais</i>
M. Patrick LAMBIN	<i>Chambre de Commerce et d'Industrie Région Nord de France</i>
M. Hugues ROBITAILLE	<i>Fédération Régionale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de Picardie et Centre Régional des Jeunes Agriculteurs de Picardie</i>
M. Christian ROCQUET	<i>Centre des Jeunes Dirigeants d'Entreprises</i>
Mme Yvonne TASSOU	<i>Chambre de Commerce et d'Industrie Région Nord de France</i>

Deuxième Collège : SYNDICATS DE SALARIÉS

M. Pascal CATTO	<i>CFDT du Nord Pas de Calais</i>
Mme Danièle EROUART	<i>Fo du Nord Pas de Calais</i>
M. Vincent LURROT	<i>CGT</i>
M. Denis VAL	<i>CGT de Picardie</i>

Troisième collège : VIE COLLECTIVE

M. Stéphane BALY	<i>Association Virage Energie, Nord-Pas de Calais</i>
M. Guy LACHEREZ	<i>Fédérations Départementales de l'Aisne, de l'Oise et de la Somme pour la Pêche et la Protection Aquatique et Fédération Régionale de Chasse</i>
M. Philippe RIGAUD	<i>Organisme de recherche et centres techniques</i>

Quatrième collège : PERSONNALITÉS QUALIFIÉES

M. Daniel BOCZKOWSKI

Chargée de mission : Sophie Bossé

Annexe 2 : Liste des personnes auditionnées :

Date	Intervenant	Fonction
7 juillet 2015	Alain LEFEBVRE	Directeur des ports de Lille
14 septembre 2015	Ludovic VAILLANT	Directeur d'études, CEREMA Nord Picardie
12 octobre 2015	Nicolas BOUR	Directeur Liaisons Européennes, Voies Navigables de France
14 décembre 2015	Stéphane RAISON	Président du directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque
14 mars 2016	Stéphane SAINT ANDRE Benoît ROCHET	Député et Président du Conseil d'administration de Voies Navigables de France Directeur territorial Nord Pas de Calais, Voies Navigables de France
14 mars 2016	Vincent MOTYKA Jean-Marie DEMAGNY	Directeur DREAL Nord Pas de Calais Directeur DREAL Picardie
22 mars 2016	Valérie LETARD	Vice-Présidente du Conseil régional Nord Pas de Calais Picardie
18 avril 2016	Jacques PETIT Stéphane Comble	Maire de Marquion, Conseiller régional Nord Pas de Calais Picardie Directeur du développement économique, Communauté de Communes Osartis-Marquion
2 mai 2016	Stéphane FORTRYE	Comité des Armateurs Fluviaux
9 mai 2016	Christophe LEPERQ	Président régional du bassin Nord Pas de Calais Picardie, Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
6 juin 2016	Gérald DARMANIN	Vice-Président du Conseil régional Nord Pas de Calais Picardie
21 juin 2016	Laurent DESPREZ	Directeur du pôle Euralogistic
28 juin 2016	Gilbert BREDEL	Managing Director Contargo North France
4 juillet 2016	Danny DECKERS	Senior adviser, Autorité portuaire d'Anvers
4 juillet 2016	Christian DECOCQ	Délégué général, GERIF
2 septembre 2016	Pierre GEORGET	Président de la Communauté de Communes Osartis-Marquion, Conseiller départemental du Pas de Calais

Annexe 3 : Bibliographie

Textes législatifs et réglementaires

Loi Grenelle du 3 août 2009

Rapports

Evolution de l'activité du transport fluvial en France de 2000 à 2010, CETE Nord Picardie, Décembre 2011

Evolution de la gouvernance des ports intérieurs, Rapport du Secrétariat d'Etat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, Juillet 2014

Hauts de France sur mer : comment rendre attractive et compétitive la porte Nord de la France ?, Rapport des sénateurs Jérôme Bignon et René Vandierendonck, remis au Premier Ministre et au Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, juillet 2016

La multi-modalité dans le transport de marchandises : explorer de nouvelles voies, Rapport et avis du CESER Haute-Normandie, Juin 2015

Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Nord Pas de Calais Picardie, CCIR Nord de France et Consortium des Voies Navigables du Nord, Avril 2016

Mission de reconfiguration du canal Seine Nord Europe Réseau Seine Escaut, Synthèse du rapport au Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, par le député Rémi Pavros, le 11 décembre 2013

Pour une complémentarité du rail, de la route et du fleuve au service du transport de marchandises, Centre d'analyse stratégique, 25 septembre 2012.

Rapport annuel de l'Observatoire du transport fluvial Bassin du Nord Pas de Calais, VNF, 2014

Réseau Seine Escaut : Canal Seine Nord Europe, Synthèse du rapport remis au Premier Ministre et au Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, par le député Rémi Pavros, mardi 5 mai 2015

Situation, enjeux et perspectives du transport et de la distribution des granulats, Union Nationale des Producteurs de Granulats et UNICEM, Juin 2012, pp. 13-18

Transport et logistique des déchets : enjeux et évolutions, Etude pour le compte de l'ADEME, Octobre 2014, pp. 87-100

Voies navigables de France, un canal d'avenir au service du développement durable, Synthèse du rapport d'information au Sénat, n°724, présenté par MM. Francis Grignon et Yves Rome, sénateurs, 15 juillet 2014

Articles de revues scientifiques :

« L'enjeu de l'apprentissage performant du transport fluvial par les organisations logistiques : quels enseignements pour l'action publique ? », Ludovic Vaillant, Développement durable et territoires Vol. 4, n°3, Octobre 2013

« Les enjeux du transport fluvial », Émilie Ruin, Métropolitiques, 27 novembre 2013 (<http://www.metropolitiques.eu/Les-enjeux-du-transport-fluvial.html>.6)

Colloques, conférences et manifestations scientifiques :

Comment promouvoir un approvisionnement des agglomérations par le transport fluvial ? Colloque de restitution du projet ANR FLUIDE, Paris, 24 janvier 2013

Conférence nationale sur le fret fluvial, Secrétariat aux Transports, à la Mer et à la Pêche, 19 octobre 2015

Le transport fluvial d'engrais et de produits chimiques, Colloque UIC, Paris, 23 mars 2015

Les investissements en travaux publics 2016-2019 : projet de Canal Seine Nord Europe, Conférence débat de la Fédération Régionale des Travaux Publics, Marq en Baroeul, 29 janvier 2016 :

Logistiques et transport fluviaux : Quelle gouvernance publique en France ? Didier Baudry, CEREMA Nord-Picardie, Congrès ATEC ITS France, 2014

Politique fluviale et ports intérieurs en Flandre, Matthieu LECUYER, Colloque de restitution du projet ANR Fluide, Paris, 24 janvier 2013

Articles de Presse :

A Delta 3, l'extension se dessine et l'activité progresse, La Voix du Nord, 26 juin 2015

Bilan du port de Dunkerque: Léger retrait du trafic en 2015 «mais de bons résultats», mercredi 6 janvier 2016

Cambrésis : La BA 103 va enfin être vendue, la base e-logistique prête à décoller, La Voix du Nord, 16 octobre 2015

Canal Seine Nord : il ne manque plus que l'argent de l'île de France, Le parisien, 20 mai 2016

Conseil des ministres : la société du canal Seine Nord est lancée, La voix du Nord, mercredi 20 avril 2016

Des parlementaires plangent sur l'avenir des ports français, Localtis Info, mercredi 2 mars 2016

Ecotaxe régionale : le gouvernement fait barrage, La Voix du Nord, 12 août 2015

Emissions polluantes : et maintenant ?, Navigation, Ports et Intermodalité, le 27 juillet 2016

Enterrée en France, l'écotaxe poids lourds arrive en Belgique, La voix du Nord, 1^{er} avril 2016

Inauguration du terminal ferroviaire du port de Calais, La Voix du Nord, 19 octobre 2015

Le canal Seine Nord en cinq questions, L'Union, 10 février 2016

Le canal Seine Nord attire les visiteurs à Marquion, La voix du Nord, 7 mai 2016

Le député Rémi Pauvros certain que le canal Seine Nord Europe sera réalisé, Le courrier picard, 11 mai 2016

Le port fluvial décolle, La Voix du Nord, 2 octobre 2015

Le port de Dunkerque a 50 ans et est aujourd'hui le troisième de France derrière Marseille et Le Havre, La voix du Nord, samedi 23 avril 2016

Le transport et la logistique en région, Horizon Eco Nord Pas de Calais, n°181, Septembre 2014

Le transport fluvial a soif d'argent, Navigation, Ports et Intermodalités, 21 juin 2016

Picardie : De l'argent frais pour le réseau routier et les voies fluviales, Le courrier picard, 12 février 2016

Première étape opérationnelle pour le projet de canal Seine Nord, Les échos, Vendredi 22 avril 2016

Quel sera le vrai prix à payer pour le canal Seine Nord ?, Daily Nord, 1^{er} mars 2016

Saint Saulve : le port à conteneurs, emblème de l'action européenne dans le valenciennois, La voix du Nord, 21 mai 2016

Seine Nord Europe : des enjeux territoriaux importants, Journal de la marine marchande, 10 juin 2016, pp. 20-21

Stéphane Demilly, « 2016 sera la bonne année pour le canal Seine Nord Europe », Le courrier picard, 8 février 2016

Une agence pour promouvoir le transport fluvial de marchandises sur le Rhône, Emmanuelle N'Haux, LE MONITEUR.FR- Publié le 22/01/15

Voies fluviales: le transport recule, le tourisme accélère, La voix du Nord, 18 février 2016

VNF et l'UNICEM s'associent pour développer le transport fluvial, Le Moniteur, 28 novembre 2013

Wambrechies : des travaux cet été pour encourager le développement du port commercial, La voix du Nord, 11 mars 2016

Divers :

Priorité à l'entretien du réseau routier et fluvial : Un plan d'investissement exceptionnel en 2016, Secrétariat d'Etat aux Transports, à la Pêche et à la Mer, Février 2016

Projet stratégique VNF 2015-2020, Octobre 2015

Schéma régional d'aménagement de la voie d'eau en Nord Pas de Calais (SRAVE) Horizon 2025, VNF, décembre 2012

VNF Partenaires pour le développement de la voie d'eau, n°12, décembre 2015

Sites internet

<http://www.n-pi.fr/category/rubriques/logistique-fluviale>

Annexes 4 : Délibération du Conseil régional Hauts de France, séance plénière du 8 juillet 2016

REGION
NORD PAS DE CALAIS - PICARDIE
SEANCE PLENIERE
DU CONSEIL REGIONAL



Délibération n° 20160807
Réunion du 8 juillet 2016

Exercice Budgétaire : 2016

Fonction : 883 Transports fluviaux

Thème : Transports

Objet : Protocole de financement et de gouvernance pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe

Le conseil régional, dûment convoqué par son Président le 24 juin 2016, réuni le 8 juillet 2016, à 10 heures, salle de l'hémicycle – 151 Avenue du Président Hoover à Lille, sous la présidence de Monsieur Xavier BERTRAND, Président du conseil régional,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2016 adoptées jusqu'à ce jour,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu la délibération N° 20160165 des 26 et 27 mai 2016 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu la délibération n°883-02-1 du 17 décembre 2010 relative à l'engagement de principe de la Région Picardie à financer la réalisation du canal Seine-Nord Europe, actant le principe d'une participation financière de 80 000 000 € au projet,

Vu l'individualisation n°635 au budget 2005, affectant la somme de 5 930 000 € pour la réalisation des études d'avant-projet du canal Seine Nord Europe, intégrant une avance de fonds européens de 2,5 M€, d'un retrait d'engagement de 593 000,00 € et d'un titre de recette de 156 159,17 € soit un total de 749 159,17 €,

Vu la délibération N° 20093434 du Conseil régional du Nord – Pas de Calais en date du 18 décembre 2009 approuvant la convention, affectant la somme de de 19 700 000 € pour le financement du programme 2010 de mesures préparatoires aux travaux du canal Seine Nord Europe,

Vu la délibération n° 20112494 du Conseil régional du Nord – Pas de Calais en date du 10 octobre 2011 affectant la somme maximale de 200 270 000 € pour le financement de la suite des travaux du canal Seine-Nord Europe, en complément des sommes déjà affectées.

Vu la délibération n°20150010 des 29 et 30 janvier 2015 de la Commission permanente du Conseil régional Nord – Pas de Calais, confirmant l'engagement de la Région Nord – Pas de Calais à hauteur de la somme maximale de 200 270 000 € pour le financement de la suite des travaux du canal Seine-Nord Europe, en complément des sommes déjà affectées, portant la participation Régionale totale au projet de canal Seine-Nord Europe à un montant maximal de 222 650 840,83 €.

Vu l'avis émis par la Commission Transports, grandes infrastructures de transport, économie portuaire, affaires maritimes lors de sa réunion du 4 juillet 2016,

CONSIDERANT :

- le rôle du projet de canal Seine-Nord Europe dans la mise en place d'un réseau fluvial à grand gabarit entre Le Havre et les ports nord-européens (Dunkerque, Anvers, Rotterdam) ;

- la nécessité de définir les principes de partage des financements, de risques et de gouvernance du projet Canal Seine Nord Europe

DECIDE

Par 116 voix « Pour », 53 voix « Abstention »

Feuille n° 1 de la Délibération n° 20160807

D'approuver le projet de protocole de financement et de gouvernance pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil régional à finaliser ce protocole, sous réserve de modifications non substantielles, et à signer les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants.

Etaient présents (159) : Mme Nathalie ACS, M. Emmanuel AGIUS, Mme Milouda ALA, Mme Sabine BANACH-FINEZ, M. Charles BAREGE, Mme Florence BARISEAU, M. Jean-Pierre BATAILLE, M. Nicolas BERTIN, M. Xavier BERTRAND, M. Bruno BILDE, M. Vincent BIRMANN, Mme Caroline BOISARD-VANNIER, Mme Anne-Sophie BOISSEAUX, Mme Chantal BOJANEK, Mme Natacha BOUCHART, Mme Elizabeth BOULET, Mme Marie-Christine BOURGEOIS, Mme Nadège BOURGHELLE-KOS, M. Jean-Yves BOURGOIS, M. Jean-Marc BRANCHE, M. Laurent BRICE, M. Yves BUTEL, M. Guislain CAMBIER, Mme Céline-Marie CANARD, Mme Odile CASIER, M. Salvatore CASTIGLIONE, Mme Agnès CAUDRON, M. Jean CAUWEL, Mme Patricia CHAGNON, Mme Karine CHARBONNIER, M. Sébastien CHENU, Mme Mireille CHEVET, Mme Julie CODRON-RIQUIER, Mme Aurore COLSON, Mme Françoise COOLZAET, M. Christophe COULON, Mme Bénédicte CREPEL-TRAISEL, M. Jacques DANZIN, M. Gérard DARMANIN, M. François DECOSTER, Mme Annie DÉFOSSÉ, M. Guillaume DELBAR, M. Olivier DELBÉ, Mme Christelle DELEBARRE, Mme Hortense DE MEREUIL, M. Pierre DENIAU, Mme Marguerite DEPREZ-AUDEBERT, Mme Corinne DEROO, Mme Véronique DESCAMPS, Mme Marie DESMAZIERES, Mme Carole DEVILLE-CRISTANTE, M. Franck DHERSIN, M. Adrien DI PARDO, M. Eric DILLIES, Mme Mélanie DISDIER, M. Martin DOMISE, Mme Mady DORCHIES, Mme Nathalie DROBINOHA, Mme Stéphanie DUCRET, M. Jean-Marc DUJARDIN, Mme Véronique DUMONT-DESEIGNE, Mme Marie-Annick DUPAS-GIANNITRAPANI, M. Yves DUPILLE, M. Éric DURAND, Mme Marie-Christine DURIEZ, M. Hakim ELAZOUZI, Mme Christine ENGRAND, M. Olivier ENGRAND, M. Philippe EYMERY, Mme Maryse FAGOT, M. André FIGOUREUX, Mme Anne-Sophie FONTAINE, M. Jean-Paul FONTAINE, M. Michel FOUBERT, Mme Brigitte FOURÉ, Mme Catherine FOURNIER, M. Luc FOUTRY, Mme Amel GACQUERRE, Mme Nathalie GHEERBRANT, M. Antoine GOLLIOU, Mme Sophie GRANATO-BRICOUT, M. Paul-Henry HANSEN-CATTA, M. Guy HARLÉ D'OPHOVE, Mme Audrey HAVEZ, Mme Françoise HENNERON, Mme Chanez HERBANNE, Mme Monique HUON, M. Yvan HUTCHINSON, M. Sébastien HUYGHE, Mme Florence ITALIANI, Mme Isabelle ITTELET, Mme Nelly JANIER-DUBRY, M. Simon JOMBART, M. Anthony JOUVENEL, Mme Mathilde JOUVENET, Mme Paulette JULIEN-PEUVION, M. Guillaume KAZNOWSKI, Mme Béatrice LACROIX-DESESSART, Mme Nathalie LEBAS, M. Nicolas LEBAS, Mme Frédérique LEBLANC, M. Daniel LECA, M. André-Paul LECLERCQ, M. Grégory LELONG, Mme Chantal LEMAIRE, Mme Astrid LEPLAT, M. Sébastien LÉPRETRE, Mme Marie-Sophie LESNE, Mme Valérie LÉTARD, M. Frédéric LETURQUE, Mme Brigitte LHERBIER, Mme Brigitte LHOMME, Mme Faustine MALIAR, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Christophe MARECAUX, Mme Manon MARTIN, Mme Fatima MASSAU, Mme Brigitte MAUROY, Mme Sophie MERLIER LEQUETTE, M. Dominique MOYSE, M. André MURAWSKI, M. Adrien NAVE, M. Olivier NORMAND, M. Ludovic PAJOT, M. Jacques PETIT, Mme Irène PEUCELLE, M. Jean-Jacques PEYRAUD, M. Gérard PHILIPPE, M. Daniel PHILIPPOT, Mme Isabelle PIÉRARD, Mme Anne PINON, Mme Patricia POUPART, M. Benjamin PRINCE, M. Denis PYPE, M. Nesrédine RAMDANI, M. Jean-François RAPIN, M. Éric RICHERMOZ, Mme Sophie ROCHER, Mme Virginie ROSEZ, M. Jean-Louis ROUX, M. Didier RUMEAU, Mme Monique RYO, Mme Rachida SAHRAOUI, Mme Sylvie SAILLARD, M. Alexis SALMON, M. Serge SIMEON, Mme Valérie SIX, M. Jean-Michel TACCOEN, Mme Anne-Sophie TASZAREK, M. Grégory TEMPREMANT, M. Ghislain TETARD, M. Jean-François THERET, Mme Mylène TROSZCZYNSKI, Mme Valérie VANHERSEL LAPORTE, Mme Édith VARET, M. Rudy VERCUCQUE, M. Denis VINCKIER, M. Benoît WASCAT, Mme Marie-Claude ZIEGLER.

Pouvoirs donnés (11) :

Groupe Les Républicains et apparentés (4) :

Alexis MANCEL donne pouvoir à Manonelle MARTIN, Frédéric NIHOUS donne pouvoir à Jacques PETIT, Philippe RAPENEAU donne pouvoir à Gérard DARMANIN, Jean-Michel SERRES donne pouvoir à Didier RUMEAU.

Groupe UDI – Union Centriste (3) :

Samira HERIZI donne pouvoir à Anthony JOUVENEL, José SUEUR donne pouvoir à Valérie SIX, Christian VANNOBEL donne pouvoir à Jean-François THERET.

Groupe Front National – Rassemblement Bleu Marine (4) :

Michel GUINIOT donne pouvoir à Mylène TROSZCZYNSKI, Philippe LAMBILLIOTTE donne pouvoir à Astrid LEPLAT, Marine LE PEN donne pouvoir à Mireille CHEVET, Jean-Richard SULZER donne pouvoir à André MURAWSKI.

N'a pas participé au vote (1) : Philippe EYMERY.

DECISION DE LA SEANCE PLENIERE:
ADOpte DANS SON INTEGRALITE

Xavier BERTRAND
Président du Conseil régional

Contrôle de légalité en Préfecture de Région le : 29 juillet 2016

Feuille n° 3 de la Délibération n° 20160807

Exercice Budgétaire : 2016

Fonction : 80 Services communs

Imputation	Autorisation d'engagement	Phasage prévisionnel des paiements	
938.80/617	200 000 €	2016	20 000 €
		2017	180 000 €

Thème : Transports

Objet : Etudes relatives à la mise au gabarit européen du réseau navigable de la Région Nord Pas de Calais - Picardie dans la perspective de réalisation du canal Seine-Nord Europe

Le conseil régional, dûment convoqué par son Président le 24 juin 2016, réuni le 8 juillet 2016, à 10 heures, salle de l'hémicycle – 151 Avenue du Président Hoover à Lille, sous la présidence de Monsieur Xavier BERTRAND, Président du conseil régional,

Vu la délibération n°20160165 des 26 et 27 mai 2016 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2016, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports,

Vu l'ordonnance 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics,

Vu le décret 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics,

Vu l'avis émis par la Commission Transports, grandes infrastructures de transport, économie portuaire, affaires maritimes lors de sa réunion du 4 juillet 2016,

CONSIDERANT :

- Les effets attendus de la réalisation du canal Seine-Nord Europe sur le réseau fluvial régional,
- L'enjeu d'élargir l'hinterland des ports régionaux pour la valorisation de la façade maritime,
- L'existence d'études sur le réseau fluvial à grand gabarit, réalisées à des échelles infra-régionales,

DECIDE

Par 165 voix « Pour », 0 voix « Contre »

De réaliser des études relatives à la mise au gabarit européen du réseau navigable de la région Nord Pas de Calais – Picardie ;

D'affecter à cette fin un montant de 200 000 €.

L'enveloppe budgétaire est TRP93803-001.

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil régional à signer les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants.

Etaient présents (153) : Mme Nathalie ACS, M. Emmanuel AGIUS, Mme Milouda ALA, Mme Sabine BANACH-FINEZ, M. Charles BAREGE, Mme Florence BARISEAU, M. Jean-Pierre BATAILLE, M. Nicolas BERTIN, M. Xavier BERTRAND, M. Bruno BILDE, M. Vincent BIRMANN, Mme Caroline BOISARD-VANNIER, Mme Anne-Sophie BOISSEAU, Mme Natacha BOUCHART, Mme Elizabeth BOULET, Mme Marie-Christine BOURGEOIS, Mme Nadège BOURGHELLE-KOS, M. Jean-Yves BOURGOIS, M. Jean-Marc BRANCHE, M. Laurent BRICE, M. Yves BUTEL, M. Guislain CAMBIER, Mme Céline-Marie CANARD, Mme Odile CASIER, M. Salvatore CASTIGLIONE, Mme Agnès CAUDRON, M. Jean CAUWEL, Mme Patricia CHAGNON, Mme Karine CHARBONNIER, Mme Mireille CHEVET, Mme Julie CODRON-RIQUIER, Mme Aurore COLSON, Mme Françoise COOLZAET, M. Christophe COULON, Mme Bénédicte CREPEL-TRAISNEL, M. Gérald DARMANIN, M. François DECOSTER, Mme Annie DÉFOSSÉ, M. Guillaume DELBAR, M. Olivier DELBÉ, Mme Hortense DE MEREUIL, M. Pierre DENIAU, Mme Marguerite DEPREZ-AUDEBERT, Mme Corinne DEROO, Mme Véronique DESCAMPS, Mme Marie DESMAZIERES, Mme Carole DEVILLE-CRISTANTE, M. Franck DHERSIN, M. Adrien DI PARDO, M. Eric DILLIES, Mme Mélanie DISDIER, M. Martin DOMISE, Mme Mady DORCHIES, Mme Nathalie DROBINOHA, Mme Stéphanie DUCRET, M. Jean-Marc DUJARDIN, Mme Véronique DUMONT-DESEIGNE, Mme Marie-Annick DUPAS-GIANNITRAPANI, M. Yves DUPILLE, M. Éric DURAND, Mme Marie-Christine DURIEZ, M. Hakim ELAZOUZI, Mme Christine ENGRAND, M. Olivier ENGRAND, M. Philippe EYMERY, Mme Maryse FAGOT, M. André FIGOUREUX, Mme Anne-Sophie FONTAINE, M. Jean-Paul FONTAINE, M. Michel FOUBERT, Mme Brigitte FOURÉ, Mme Catherine FOURNIER, Mme Nathalie GHEERBRANT, M. Antoine GOLLIOT, Mme Sophie GRANATO-BRICOUT, M. Paul-Henry HANSEN-CATTA, M. Guy HARLÉ D'OPHOVE, Mme Audrey HAVEZ, Mme Françoise HENNERON, Mme Chanez HERBANNE, Mme Monique HUON, M. Yvan HUTCHINSON, M. Sébastien HUYGHE, Mme Florence ITALIANI, Mme Isabelle ITTELET, Mme Nelly JANIER-DUBRY, M. Simon JOMBART, M. Anthony JOUVENEL, Mme Mathilde JOUVENET, Mme Paulette JULIEN-PEUVION, M. Guillaume KAZNOWSKI, Mme Béatrice LACROIX-DESESSART, Mme Nathalie LEBAS, M. Nicolas LEBAS, Mme Frédérique LEBLANC, M. Daniel LECA, M. André-Paul LECLERCQ, M. Grégory LELONG, Mme Chantal LEMAIRE, Mme Astrid LEPLAT, M. Sébastien LEPRETRE, Mme Marie-Sophie LESNE, Mme Valérie LÉTARD, M. Frédéric LETURQUE, Mme Brigitte LHERBIER, Mme Brigitte LHOMME, Mme Faustine MALIAR, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Christophe MARECAUX, Mme Manoëlle MARTIN, Mme Fatima MASSAU, Mme Brigitte MAUROY, M. Dominique MOYSE, M. André MURAWSKI, M. Adrien NAVE, M. Frédéric NIHOUS, M. Olivier NORMAND, M. Ludovic PAJOT, M. Jacques PETIT, M. Jean-Jacques PEYRAUD, M. Gérard PHILIPPE, M. Daniel PHILIPPOT, Mme Isabelle PIÉRARD, Mme Anne PINON, Mme Patricia POUPART, M. Benjamin PRINCE, M. Denis PYPE, M. Nesrédine RAMDANI, M. Jean-François RAPIN, M. Éric RICHERMOZ, Mme Sophie ROCHER, Mme Virginie ROSEZ, M. Jean-Louis ROUX, M. Didier RUMEAU, Mme Monique RYO, Mme Rachida SAHRAOUI, Mme Sylvie SAILLARD, M. Alexis SALMON, M. Serge SIMEON, Mme Valérie SIX, M. Jean-Michel TACCOEN, Mme Anne-Sophie TASZAREK, M. Grégory TEMPREMANT, M. Ghislain TETARD, M. Jean-François THERET, Mme Mylène TROSCZYNSKI, Mme Valérie VANHERSEL LAPORTE, M. Christian VANNOBEL, Mme Édith VARET, M. Rudy VERCUCQUE, M. Denis VINCKIER, M. Benoit WASCAT, Mme Marie-Claude ZIEGLER.

Pouvoirs donnés (17) :

Groupe Les Républicains et apparentés (6) :

Luc FOUTRY donne pouvoir à Nathalie GHEERBRANT, Alexis MANCEL donne pouvoir à Manoëlle MARTIN, Sophie MERLIER-LEQUETTE donne pouvoir à Faustine MALIAR, Irène PEUCELLE donne pouvoir à Jean-Jacques PEYRAUD, Philippe RAPENEAU donne pouvoir à Gérald DARMANIN, Jean-Michel SERRES donne pouvoir à Didier RUMEAU.

Groupe UDI – Union Centriste (4) :

Christelle DELEBARRE donne pouvoir à Daniel LECA, Amel GACQUERRE donne pouvoir à Hakim ELAZOUZI, Samira HERIZI donne pouvoir à Anthony JOUVENEL, José SUEUR donne pouvoir à Valérie SIX.

Groupe Front National – Rassemblement Bleu Marine (7) :

Chantal BOJANEK donne pouvoir à Olivier DELBE, Sébastien CHENU donne pouvoir à Eric RICHERMOZ, Jacques DANZIN donne pouvoir à Jean-Louis ROUX, Michel GUINIOT donne pouvoir à Mylène TROSCZYNSKI, Philippe LAMBILLIOTTE donne pouvoir à Astrid LEPLAT, Marine LE PEN donne pouvoir à Mireille CHEVET, Jean-Richard SULZER donne pouvoir à André MURAWSKI.

N'ont pas participé au vote (5) : *Karine CHARBONNIER, Christophe COULON, Olivier ENGRAND, Paul-Henry HANSEN-CATTA, Alexis MANCEL.*

DECISION DE LA SEANCE PLENIERE:
ADOpte DANS SON INTEGRALITE

Xavier BERTRAND
Président du Conseil régional

Contrôle de légalité en Préfecture de Région le : 29 juillet 2016

Exercice Budgétaire : 2016

Fonction : 883 Transports fluviaux

Imputation	Autorisation de programme	Phasage prévisionnel des paiements	
908.883/204182	30 910 000 €	2016	100 415 €
		2017	4 300 000 €
		2018	26 509 585 €
		et ultérieur	

Thème : Transports

Objet : Remise en navigation du canal de Condé - Pommeroeul

Le conseil régional, dûment convoqué par son Président le 24 juin 2016, réuni le 8 juillet 2016, à 10 heures, salle de l'hémicycle – 151 Avenue du Président Hoover à Lille, sous la présidence de Monsieur Xavier BERTRAND, Président du conseil régional,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2016 adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n° 20160165 de la séance plénière des 26 et 27 mai 2016 adoptant le règlement budgétaire et financier,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L1111-2,

Vu le Contrat de Plan Etat - Région 2015-2020 signé le 10 juillet 2015, volet mobilités et sous volet fluvial,

Vu l'avis émis par la Commission Transports, grandes infrastructures de transport, économie portuaire, affaires maritimes lors de sa réunion du 4 juillet 2016,

CONSIDERANT

-Le rôle structurant du canal de Condé-Pommeroeul dans le système fluvial régional, national et européen,
-La volonté de la Région et de ses partenaires de voir débiter les travaux de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul dès l'année 2016,

DECIDE

Par 167 voix « Pour », 0 voix « Contre »

D'allouer à Voies Navigables de France (Béthune) une subvention de 30 910 000 € pour la remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul.

Le coût total de l'opération est estimé à 66 300 000 € TTC, soit un taux de participation régionale de 46,62%.

L'enveloppe budgétaire est TRP90804-001.

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil régional à signer les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants.

Feuille n° 1 de la Délibération n° 20160804

Etaient présents (154) : Mme Nathalie ACS, M. Emmanuel AGIUS, Mme Milouda ALA, Mme Sabine BANACH-FINEZ, M. Charles BAREGE, Mme Florence BARISEAU, M. Jean-Pierre BATAILLE, M. Nicolas BERTIN, M. Xavier BERTRAND, M. Bruno BILDE, M. Vincent BIRMANN, Mme Caroline BOISARD-VANNIER, Mme Anne-Sophie BOISSEAUX, Mme Natacha BOUCHART, Mme Elizabeth BOULET, Mme Marie-Christine BOURGEOIS, Mme Nadège BOURGHELLE-KOS, M. Jean-Yves BOURGOIS, M. Jean-Marc BRANCHE, M. Laurent BRICE, M. Yves BUTEL, M. Guislain CAMBIER, Mme Céline-Marie CANARD, Mme Odile CASIER, M. Salvatore CASTIGLIONE, Mme Agnès CAUDRON, M. Jean CAUWEL, Mme Patricia CHAGNON, Mme Karine CHARBONNIER, Mme Mireille CHEVET, Mme Julie CODRON-RQUIER, Mme Aurore COLSON, Mme Françoise COOLZAET, M. Christophe COULON, Mme Bénédicte CREPEL-TRAINEL, M. Gérald DARMANIN, M. François DECOSTER, Mme Annie DÉFOSSÉ, M. Guillaume DELBAR, M. Olivier DELBE, Mme Hortense DE MEREUIL, M. Pierre DENIAU, Mme Marguerite DEPRez-AUDEBERT, Mme Corinne DEROO, Mme Véronique DESCAMPS, Mme Marie DESMAZIERES, Mme Carole DEVILLE-CRISTANTE, M. Franck DHERSIN, M. Adrien DI PARDO, M. Eric DILLIES, Mme Mélanie DISDIER, M. Martin DOMISE, Mme Mady DORCHIES, Mme Nathalie DROBINOHA, Mme Stéphanie DUCRET, M. Jean-Marc DUJARDIN, Mme Véronique DUMONT-DESEIGNE, Mme Marie-Annick DUPAS-GIANNITRAPANI, M. Yves DUPILLE, M. Éric DURAND, Mme Marie-Christine DURIEZ, M. Hakim ELAZOUZI, Mme Christine ENGRAND, M. Olivier ENGRAND, M. Philippe EYMERY, Mme Maryse FAGOT, M. André FIGOUREUX, Mme Anne-Sophie FONTAINE, M. Jean-Paul FONTAINE, M. Michel FOUBERT, Mme Brigitte FOURÉ, Mme Catherine FOURNIER, M. Luc FOUTRY, Mme Nathalie GHEERBRANT, M. Antoine GOLLJOT, Mme Sophie GRANATO-BRICOUT, M. Paul-Henry HANSEN-CATTA, M. Guy HARLÉ D'OPHOVE, Mme Audrey HAVEZ, Mme Françoise HENNERON, Mme Chanez HERBANNE, Mme Monique HUON, M. Yvan HUTCHINSON, M. Sébastien HUYGHE, Mme Florence ITALIANI, Mme Isabelle ITTELET, Mme Nelly JANIER-DUBRY, M. Simon JOMBART, M. Anthony JOUVENEL, Mme Mathilde JOUVENET, Mme Paulette JULIEN-PEUVION, M. Guillaume KAZNOWSKI, Mme Béatrice LACROIX-DESESSART, Mme Nathalie LEBAS, M. Nicolas LEBAS, Mme Frédérique LEBLANC, M. Daniel LECA, M. André-Paul LECLERCQ, M. Grégory LELONG, Mme Chantal LEMAIRE, Mme Astrid LEPLAT, M. Sébastien LEPRETRE, Mme Marie-Sophie LESNE, Mme Valérie LÉTARD, M. Frédéric LETURQUE, Mme Brigitte LHERBIER, Mme Brigitte LHOMME, Mme Faustine MALIAR, Mme Claire MARAIS-BEUIL, M. Christophe MARECAUX, Mme Manoëlle MARTIN, Mme Fatima MASSAU, Mme Brigitte MAUROY, M. Dominique MOYSE, M. André MURAWSKI, M. Adrien NAVE, M. Frédéric NIHOUS, M. Olivier NORMAND, M. Ludovic PAJOT, M. Jacques PETIT, M. Jean-Jacques PEYRAUD, M. Gérard PHILIPPE, M. Daniel PHILIPPOT, Mme Isabelle PIÉRARD, Mme Anne PINON, Mme Patricia POUPART, M. Benjamin PRINCE, M. Denis PYPE, M. Nesrédine RAMDANI, M. Jean-François RAPIN, M. Éric RICHERMOZ, Mme Sophie ROCHER, Mme Virginie ROSEZ, M. Jean-Louis ROUX, M. Didier RUMEAU, Mme Monique RYO, Mme Rachida SAHRAOUI, Mme Sylvie SAILLARD, M. Alexis SALMON, M. Serge SIMEON, Mme Valérie SIX, M. Jean-Michel TACCOEN, Mme Anne-Sophie TASZAREK, M. Grégory TEMPREMANT, M. Ghislain TETARD, M. Jean-François THERET, Mme Mylène TROSZCZYNSKI, Mme Valérie VANHERSEL LAPORTE, M. Christian VANNOBEL, Mme Édith VARET, M. Rudy VERCUCQUE, M. Denis VINCKIER, M. Benoit WASCAT, Mme Marie-Claude ZIEGLER.

Pouvoirs donnés (16) :

Groupe Les Républicains et apparentés (5) :

Alexis MANCEL donne pouvoir à Manöelle MARTIN, Sophie MERLIER-LEQUETTE donne pouvoir à Faustine MALIAR, Irène PEUCELLE donne pouvoir à Jean-Jacques PEYRAUD, Philippe RAPENEAU donne pouvoir à Gérald DARMANIN, Jean-Michel SERRES donne pouvoir à Didier RUMEAU.

Groupe UDI – Union Centriste (4) :

Christelle DELEBARRE donne pouvoir à Daniel LECA, Amel GACQUERRE donne pouvoir à Hakim ELAZOUZI, Samira HERIZI donne pouvoir à Anthony JOUVENEL, José SUEUR donne pouvoir à Valérie SIX.

Groupe Front National – Rassemblement Bleu Marine (7) :

Chantal BOJANEK donne pouvoir à Olivier DELBE, Sébastien CHENU donne pouvoir à Eric RICHERMOZ, Jacques DANZIN donne pouvoir à Jean-Louis ROUX, Michel GUINIOT donne pouvoir à Mylène TROSZCZYNSKI, Philippe LAMBILLIOTTE donne pouvoir à Astrid LEPLAT, Marine LE PEN donne pouvoir à Mireille CHEVET, Jean-Richard SULZER donne pouvoir à André MURAWSKI.

N'ont pas participé au vote (3) : Karine CHARBONNIER, Annie DEFOSSE, Paul-Henry HANSEN-CATTA.

DECISION DE LA SEANCE PLENIERE:

Xavier BERTRAND

ADOpte DANS SON INTEGRALITE

Président du Conseil régional

Contrôle de légalité en Préfecture de Région le : 26 juillet 2016

Feuille n° 2 de la Délibération n° 20160804

Annexe 5 :



ASSEMBLÉE NATIONALE

Réseau Seine-Escaut Canal Seine Nord Europe

10 PROPOSITIONS POUR RÉUSSIR UN PROJET MAJEUR DE RELANCE DE LA CROISSANCE, POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE

« Le premier grand chantier d'infrastructure de transport de marchandises du siècle qui participe pleinement à la transition énergétique et au développement durable de notre pays »

Synthèse du rapport remis au Premier Ministre
et au Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Par le député
Rémi PAUVROS

MARDI 5 MAI 2015

CARTE DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT



Le 26 septembre à Arras, le Premier Ministre Manuel Valls, a décidé de réaliser le Canal Seine Nord Europe. Il a fixé le calendrier : les travaux commenceront en 2017 pour une ouverture en 2023. Il a aussi souhaité confier une mission à Rémi Pavros Député du Nord pour faire de ce projet, un projet pour la relance de la croissance, pour le développement durable de la France et de l'Europe. La lettre de mission en date du 6 novembre 2014 signée par le Premier Ministre fixait plusieurs objectifs afin d'engager le chantier : fédérer les acteurs autour d'une société de projet ; préfigurer une démarche « Grand Chantier », démarche utilisée précédemment pour le Tunnel sous la Manche ; prévoir les dispositions pour que ce projet soit un levier de développement économique pérenne. **Tout ceci concourt à un seul but : créer les conditions de réussite de ce projet et du réseau Seine-Escaut.**

La mission a été conduite en lien direct avec Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Sur la base du projet reconfiguré en 2013, **des actes décisifs pris depuis septembre 2014 ainsi que les 10 propositions faites par la mission permettent d'engager le projet dans sa phase opérationnelle.**

L'écoute mutuelle, l'initiative locale, la participation de chacun permettront de faire de ce projet, un projet majeur de relance de la croissance et de développement durable, marqueur de la modernité.

LES CONCLUSIONS DE LA RECONFIGURATION DU PROJET EN 2013

Cette mission s'est inscrite sur les résultats de la reconfiguration de 2013 du projet. La reconfiguration a d'abord consisté à ne pas considérer ce projet comme un projet d'infrastructure mais comme un outil de développement durable des territoires, permettant le report modal, la croissance et le renforcement de la compétitivité des entreprises à l'échelle de tout le réseau Seine-Escaut. Cette reconfiguration avait profondément modifié le projet :

- Proposition d'abandon du Partenariat Public Privé pour confier la maîtrise d'ouvrage à une société de projet partenariale associant les financeurs (collectivité/Etat),
- Reconfiguration technique avec suppression d'une écluse et reprise d'une partie du tracé du Canal du Nord, permettant des économies importantes.

Ces deux éléments ont permis de faire passer le projet de 7 000 M€ HT à 4 500 M€ 2013 HT ; soit en tenant compte de l'inflation sur la période de chantier jusque 2023 et des provisions, de 5 300 M€ HT courant.

- Un engagement financier de l'Europe hauteur de 40% contre 6,22% auparavant : la déclaration de Tallinn signée en octobre 2013, par le Commissaire Européen au Transport et les ministres concernés indiquait que l'Europe était prête à financer jusqu'à 40% du projet Seine-Escaut. L'Europe ne finançait jusque là qu'un peu plus de 6% du projet,
- Une déclaration d'engagement signée par les départements afin d'apporter leur contribution au financement du Canal, comme l'avait déjà fait les Régions concernées,
- Proposition de renforcer le plan de financement par un « financement croisé », c'est-à-dire sur le modèle d'autres projets européens, financement tiré du trafic sur les autoroutes parallèles,
- Laisser à l'initiative locale le développement des plateformes multimodales du Canal Seine Nord Europe,
- Proposition d'un coordonateur national du projet, sur le modèle des coordonateurs que la Commission Européenne désigne pour ses corridors.

L'Europe, début 2014, a conforté le projet Seine-Escaut comme l'un des 5 projets majeurs du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE). Celui-ci marque un engagement sans précédent de l'Europe en matière d'infrastructures : plus de 20 milliards d'euros sont prévus sur 2014-2020, contre 8 milliards sur 2007-2013. Ce mécanisme fait suite à l'adoption par le Conseil Européen des 28 et 29 juin 2012, sous l'impulsion du Président de la République, François Hollande, du Pacte pour la croissance et l'emploi.

DEPUIS SEPTEMBRE 2014, DES ACTES DÉCISIFS POUR L'ENGAGEMENT DU PROJET

Des actes décisifs pour l'engagement du projet ont été pris depuis 6 mois :

- Vote en janvier à l'Assemblée Nationale et en avril au Sénat, d'un amendement à la loi «Activité, croissance et égalité des Chances économiques » (dite loi « Macron ») permettant d'acter la création de la société de projet « Canal Seine Nord Europe-Réseau Seine Escaut ». Cette société assurera la construction du Canal et le développement économique lié à cette infrastructure,
- Le 26 février 2015, dépôt par la France du dossier de financement à l'Europe dans le cadre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe. L'Europe doit donner une première réponse sur sa décision en juillet 2015.
- Un calendrier précis du projet a été élaboré, ce qui donne de la visibilité aux acteurs économiques pour s'organiser.

Par ailleurs, le 3 février 2015, les départements de l'Oise, du Nord, du Pas-de Calais et de la Somme, ont signé un protocole d'accord de financement actant de leur financement à hauteur de 500M€ et de leur volonté d'être associés à la gouvernance de la société de projet.

LES ÉCHANGES TENUS PAR LA MISSION ET LES ÉVOLUTIONS RÉCENTES CONFIRMENT ET RENFORCENT L'INTÉRÊT DU PROJET

La méthode suivie par la mission préfigure l'approche future de la société de projet : une approche partenariale et participative.

Plus d'une douzaine de réunions ont été organisées sur l'ensemble du réseau du Havre à Dunkerque et Lille avec des citoyens, des élus, des acteurs économiques, des représentations professionnelles... Il s'agissait de les mobiliser et d'écouter leurs attentes. A titre d'exemple, le 10 mars 2015 à Arras, à l'initiative conjointe des CCI Nord Pas de Calais et Picardie ; plus de 200 acteurs économiques ont participé à une journée de travail collaborative. La majeure partie de leurs propositions a été intégrée au rapport. Au total, plus de 1000 personnes ont participé à ces échanges.

Un travail important a aussi été engagé avec les services de l'Etat et les collectivités. Avec Nicole Klein, préfète de la Région Picardie, préfète coordonatrice du projet au titre de l'Etat, nous avons installé un comité des partenaires à Amiens, qui réunit les collectivités et l'Etat pour co-construire ce projet.

Enfin, un travail de collaboration étroit s'est engagé avec Peter Balazs, coordonateur du corridor Mer du Nord Méditerranée du MIE pour la Commission Européenne, ancien commissaire européen et ministre des affaires étrangères hongrois. La mission a participé à ses côtés, en mars 2015, au séminaire organisé par la Commission Européenne à Innsbruck, à l'entrée du Tunnel du Brenner. Ce séminaire qui rassemblait les porteurs des 5 projets majeurs du MIE a montré l'importance des échanges de pratiques pour enrichir notre approche des grands projets du XXIème siècle.

L'ensemble de ces échanges conforte et renforce l'intérêt du projet.

Le projet apportera :

- Compétitivité à nos ports maritimes, en assurant un développement complémentaire ferroviaire et fluvial pour renforcer la liaison avec leur hinterland,
- Compétitivité aux entreprises par une baisse du coût du transport,
- Contributeur à la transition énergétique, en permettant le report modal vers un mode écologique (une péniche de 1500 à 3000 tonnes émet 3 fois moins de CO2 qu'un camion).

Deux éléments de l'actualité lors de la mission renforcent l'intérêt du projet :

- La confirmation d'un développement important des zones d'entrepôts logistiques dans la moitié Nord de la France. Cette partie du territoire dispose de 13 millions de m² d'entrepôts de plus de 5000m², près de 20% du territoire national. La croissance est continue : +4% de 2011 à 2014 malgré la crise économique. L'e-commerce renforce ce dynamisme. Ainsi, Amazon a ouvert près de 100000m² d'entrepôts près de Douai en 2014. A Cambrai, sur l'ancienne base aérienne 103, un autre projet lié à l'e-commerce envisage jusqu'à 600000m² d'entrepôts. Aujourd'hui, ces projets ne sont reliés qu'au mode routier.
- Les pics de pollution constatés dans les agglomérations montrent la nécessité de penser un nouveau mode d'approvisionnement de nos centres urbains. A ce titre les initiatives de Franprix sur Paris, ou du Port de Lille avec un centre de mutualisation urbaine de distribution par la voie fluviale sont remarquables. Ces expériences consistent à desservir par la voie d'eau le centre ville, puis éclatement par des véhicules de petite taille électriques.

LES PROPOSITIONS DE LA MISSION PERMETTENT D'ENGAGER LA PHASE OPÉRATIONNELLE DE RÉALISATION DU PROJET

Une méthode de travail : un projet partenarial participatif, veillant au respect de l'environnement

Le projet suscite une très forte attente des acteurs locaux. Répondre à cette attente consiste à assurer aux acteurs qu'ils auront la possibilité de participer à la décision. Aussi :

- Le partenariat se traduira dans l'organisation de la société de projet : l'Etat/VNF et les collectivités participeront de manière équilibrée au conseil de surveillance de la société de projet. Sur le modèle de la Société du Grand Paris, les acteurs économiques, agricoles, les communautés de communes, d'agglomération seront également associés par la constitution d'un comité stratégique qui pourra émettre des avis au conseil de surveillance,
- Le partenariat se traduira par des conventions avec les acteurs clefs du projets : profession agricole, ports...

L'élaboration de ces partenariats peut commencer **dès maintenant**.

- Le projet peut être enrichi et co-construit avec les territoires dans le cadre de démarches participative. Des « Maisons du Canal », avec l'appui des collectivités territoriales (Noyon et Nesle par exemple sont en cours de réflexion pour monter ce type de projet) pourront être ouvertes rapidement pour informer et constituer un lieu d'échange permanent. Des moments spécifiques selon l'avancement du chantier (Atelier du Canal) pourront être organisés. Ceci vise à modifier selon le besoin des éléments techniques du projet ou de réalisation du chantier,
- Afin de garantir le respect des engagements environnementaux, un processus de certification « Canal Durable » pourra être engagé.

Engager la démarche « Grand Chantier »

Cette démarche vise par des mesures d'accompagnement adaptées à maximiser les bénéfices au niveau local du chantier et de l'infrastructure fluviale. Cette démarche sera pilotée par la Préfète de Picardie. Elle portera sur les volets emploi/formation/insertion, hébergement/logement, mobilité. A titre d'exemple, en lien avec Pôle Emploi, des « correspondants Canal emploi » seront identifiés dans les agences de Pôle emploi.

Engager l'élaboration de contrats territoriaux de développement Seine Escaut et un plan Canal Seine Nord Europe

Afin de préparer le chantier et le développement du fluvial, des contrats seront signés entre l'Etat, chaque intercommunalité, la Région, le département. Ce contrat vise à identifier tous les aspects et responsabiliser chacun des acteurs. Ces contrats peuvent être préparés dès 2015, pour une finalisation fin 2015 pour les premiers contrats.

La démarche Grand Chantier, les contrats territoriaux, les partenariats constituent ainsi le Plan Canal Seine Nord Europe –Réseau Seine Escaut. Ce plan permettra de labelliser toutes les opérations liées au projet, donnant ainsi de la visibilité aux retombées économiques.

Mettre en place la société « Canal Seine Nord Europe – Réseau Seine Escaut » début 2016

La société assurera la construction du Canal et des missions de développement économique. La mission a fait des propositions pour préciser ces missions, son modèle économique et les prochaines actions.

En termes de missions, la société Canal Seine Nord Europe construira le canal et assurera son développement. Pour cela, la société, à l'image d'HAROPA, le groupement commercial des ports du Havre de Rouen et de Paris, pourra assurer une représentation commerciale des plateformes du réseau Seine Escaut : Delta3, Longueil Sainte Marie, Valenciennes,... Elle veillera aussi à la qualité de service et l'égalité d'accès aux plateformes.

L'aménagement et l'exploitation des plateformes seront d'initiative locale. Les projets seront donc initiés par les intercommunalités et les régions, collectivités qui ont en charge le développement économique. Il est indispensable que le secteur privé porte également ces projets : que ce soit par des ports privés ou par des structures de type « SEMOP » qui associent public et privé.

Le modèle économique de la société doit être incitatif au report modal. Il doit permettre le développement complémentaire du rail et de la voie d'eau avec report du trafic routier. Par exemple, le niveau du péage sur la voie fluviale doit être adapté afin qu'il ne soit pas un frein à la compétitivité du fluvial. Dans ce but, la mission fait des propositions précises sur le modèle économique.

En référence à d'autres sociétés de projet (Société du Grand Paris, la société BBT qui construit le Tunnel du Brenner), la société Canal Seine Nord Europe pourrait être dotée de recettes dédiées incitatives au report modal. Il s'agit d'abord de la mise en œuvre de la Directive Eurovignette III sur le réseau des autoroutes concédées du Nord de la France. Ces autoroutes sont caractérisées par l'un des plus forts trafics poids lourds d'Europe, dont une part importante sont des poids lourds en transit. Cette directive permet de prélever une contribution environnementale correspondant au coût lié à la pollution externe. Selon le niveau d'émission du poids lourd, le niveau varie. Il est par exemple de 0,03€/km pour un poids lourds EUROV. Pour un trajet Paris-Lille, ceci correspond à moins de 0,15€ par tonne transportée. L'autre proposition se base sur l'exemple de la Société du Grand Paris qui dispose d'un prélèvement sur les surfaces d'entrepôts. Une contribution similaire pourrait être appliquée en Nord Pas de Calais Picardie, avec des systèmes d'abattement si l'entrepôt utilise le ferroviaire ou le fluvial. Ainsi, l'attractivité des modes ferroviaires et fluviaux sera renforcée.

Les prochaines actions pour la mise en place de la société consiste à créer une équipe dédiée conjointe VNF/Etat/Collectivités. Cette équipe pourra engager les démarches partenariales et participatives pour que chacun puisse faire de ce projet, son projet. Ainsi, la société pourrait être mise en place début 2016.

La voie fluviale, mode de transport moderne, pour le développement durable de la France et de l'Europe

Au terme de cette mission, il apparaît que l'enjeu majeur du projet Seine-Escaut est de remettre au cœur des priorités de notre politique de transport, la voie d'eau, un mode de transport moderne.

Depuis quelques dizaines d'années, la voie fluviale a été en partie délaissée, malgré les efforts de VNF et des collectivités. Ainsi de 1999 à 2009, la France a perdu 414 kilomètres de voies fluviales, essentiellement à petit gabarit. Malgré cela, le trafic a connu depuis 1995 un fort rebond porté par le grand gabarit. Ceci montre l'intérêt des chargeurs pour ce mode de transport.

L'exemple de la Belgique montre qu'une politique volontariste de report modal vers la voie fluviale et ferroviaire peut donner des résultats. Ainsi, pour la Belgique, la part modale du fluvial est passé de 10,9% à 18% en 10 ans (2000/2010).

Un transport de fret moins cher renforce la compétitivité de toutes les entreprises. Le transport de fret est aussi un facteur d'émissions polluantes.

Dans notre pays, la voie fluviale garde une image ancienne, qui fait que certains chargeurs n'ont pas le réflexe d'y recourir. Il faut changer l'image de la voie fluviale et l'engager dans la modernité. La voie fluviale est écologique, fiable, gage de compétitivité, innovante, connectée, porteuse de développement touristique. Les acteurs de la profession fluviale rencontrés dans le cadre de la mission ont fait part de leur attente. Ils sont prêts à proposer des services nouveaux. Ce sont des entrepreneurs désireux de développer leur activité.

Aussi, l'image du transport fluvial doit changer. L'initiative pour le fret fluvial lancée en octobre 2014, par Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat au Transport à la Mer et à la Pêche va dans ce sens. Le projet Seine-Escaut montre que la co-construction de l'ensemble des acteurs, Etat, VNF, collectivités, acteurs économiques peut engager ce changement. C'est le sens des 10 propositions formulées dans ce rapport, pour faire du projet Seine-Escaut un levier de croissance.

Le transport fluvial, transport moderne, contribuera ainsi au développement durable de la France et de l'Europe.

10 PROPOSITIONS POUR RÉUSSIR UN PROJET MAJEUR DE RELANCE DE LA CROISSANCE, POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE

PROPOSITION 1 : UN OBSERVATOIRE DES OBJECTIFS DU PROJET

- 6 objectifs principaux : création d'emplois, développement de filières industrielles, renforcement de la compétitivité des ports maritimes, développement du report modal, exemplarité en matière de respect de l'environnement, maîtrise du projet,
- Partage des objectifs, de leur atteinte, analyse des résultats et propositions d'éventuelles mesures d'ajustement par une revue annuelle,
- Mise en ligne de l'observatoire sur internet et partage sur les territoires.

PROPOSITION 2 : UN PROJET PARTENARIAL AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS DES TERRITOIRES DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

- Gouvernance partenariale de l'établissement public « Société Seine Nord Europe – Réseau Seine-Escaut » :
 - Un conseil de surveillance assurant une représentation équilibrée entre Etat/Voies Navigables de France et les collectivités qui financent le projet,
 - Un comité stratégique composé notamment de représentants des communes, des EPCI du réseau Seine-Escaut, de représentants de la profession fluviale, acteurs territoriaux concernés, pouvant formuler des propositions au Conseil de Surveillance.
- Elaboration de conventions de partenariat et d'objectifs avec les acteurs clefs du chantier : chambres d'agriculture, pôle emploi, CCI, comités régionaux et départementaux du tourisme, acteurs associatifs, Education Nationale...

PROPOSITION 3 : UN PROJET CONDUIT SELON UNE MÉTHODE PARTICIPATIVE, TRANSPARENTE, DÈS LA PROGRAMMATION ET LA PRÉPARATION DU CHANTIER

- « Maisons du Canal » et technologies de l'information pour l'écoute permanente,
- Ateliers du Canal pour enrichir les choix techniques et accompagner le chantier à des moments clefs,
- Accompagnement de projets en lien avec le Canal proposés par les citoyens,
- Visites de chantiers régulières, informations par l'utilisation des moyens des collectivités du tracé.

PROPOSITION 4: UN PROJET RESPECTUEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET MARQUEUR D'INNOVATIONS DANS LE CADRE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

- Atteinte d'une certification « Canal Durable » de type HOE infrastructures™
- En faire un démonstrateur de la transition énergétique sur le modèle de la « Troisième Révolution Industrielle » conduite en Nord-Pas de Calais :
 - Renforcer l'autonomie énergétique du Canal
 - Prévoir des standards de construction des plateformes en lien avec la transition énergétique (solaire, éolien), et intégrant la question de la mobilité des personnes
 - Susciter l'innovation par un appel à projets

PROPOSITION 5 : UNE DÉMARCHÉ « GRAND CHANTIER » PORTÉE PAR L'ÉTAT ET ASSOCIANT PLEINEMENT LES RÉGIONS, LES DÉPARTEMENTS ET LES TERRITOIRES

- Une structuration de la gouvernance du volet Emploi basée sur la logique des territoires et des métiers :
 - Un service Public pour l'Emploi de Proximité (SPE-P) interrégional porté par la Préfète de Picardie coordinatrice du projet avec :
 - Un comité de pilotage interrégional
 - Des comités locaux correspondants aux bassins de vie, avec des relais locaux identifiés : « le correspondant Canal Emploi »
 - Des comités sectoriels thématiques (emploi, formation, insertion, développement économique) en appui sur les questions métiers : batellerie, agriculture, emplois de la logistique, hébergement
- La mobilisation des acteurs du territoire : réactiver les démarches « Canal Emploi » et « Canal Entreprises »
 - Préparation des entreprises et du chantier : mise en place d'un « guichet unique » pour aiguiller et renseigner les entreprises :
 - Coordination des acteurs du SPE appuyé par la relance de la démarche « Canal Emploi » (Pole Emploi/Etat-DIRECTE),
 - S'appuyer sur les compétences des collectivités et leur réseau territorial : formation pour les régions, insertion pour les départements,
- Un accompagnement à la mise en œuvre du chantier : valorisation touristique du chantier, réduction des nuisances, charte « Chantier Durable », développement du transport fluvial en phase chantier,
- Une mise en œuvre de la démarche « Grand Chantier » en s'appuyant sur les méthodes participatives et partenariales.

PROPOSITION 6 : EN FAIRE UN OUTIL DE DEVELOPPEMENT PERENNE : UN PLAN « CANAL SEINE NORD EUROPE »

- Un plan « Canal Seine Nord Europe » qui inclut la démarche « Grand Chantier » et prépare l'après chantier par :
 - Des mesures mises en œuvre dès le chantier participant à l'aménagement pérenne du territoire : hébergement/tourisme, voirie, développement numérique
 - La mise en œuvre conjointe d'un fond de solidarité territoriale pour accompagner les transformations locales liées au chantier
 - Le développement de filières industrielles (formation, recherche) spécifiques en lien avec le Canal et le territoire : innovations végétales, logistique
 - Premières mesures incitatives au report modal : label « transport multimodal », insertion de modules « transport fluvial / ferroviaire » dans les formations logistiques, connexion ports maritimes / hinterland
 - Intégration des dispositions des CPER en lien avec le projet.
- Rendre visible le développement induit : des projets labellisés « Grand Chantier - Canal Seine Nord Europe »,
- Inciter à l'innovation pour le projet et pour la flotte française : mobiliser les écoles et universités du territoire pour l'initiation d'action de recherche et d'innovation.

PROPOSITION 7 : LA SOCIÉTÉ « SEINE NORD EUROPE-RÉSEAU SEINE-ESCAUT », UNE COMPÉTENCE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SUR LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT, LEVIER DES INITIATIVES LOCALES

- Des missions de développement économique de la société portant sur le périmètre du réseau Seine-Escaut (Nord-Pas de Calais/Picardie) consistant à :
 - Veiller à la cohérence d'aménagement et l'égalité d'accès des chargeurs aux plateformes,
 - Attribuer les nouvelles concessions portuaires du réseau et leur renouvellement,
 - Représentation commerciale coordonnée du réseau Seine-Escaut sur le modèle d'HAROPA,
 - Veiller à la cohérence des projets avec les infrastructures portuaires existantes,
 - Développer un internet de la logistique pour optimiser les flux,
- Accompagner l'aménagement des plateformes multimodales porté par les initiatives locales : portage de l'aménagement/exploitation des plateformes par les EPCI et les Régions, possibilité de structure de type SEMOP afin d'associer les acteurs privés.

PROPOSITION 8 : PRÉPARER LA CRÉATION DÉBUT 2016 DE LA SOCIÉTÉ « SEINE NORD EUROPE – RÉSEAU SEINE-ESCAUT » PAR UNE ÉQUIPE DÉDIÉE

- Mise en place dès juin 2015 d'une équipe préfiguratrice dédiée conjointe Etat / Voies Navigable de France / Collectivités en un lieu central proche du chantier qui sera défini par le comité des partenaires. Cette équipe dédiée rendra compte régulièrement au comité des partenaires.
- Mise en œuvre d'une communication unifiée : visuel unique identifiable, site internet participatif, ouverture des « Maisons du Canal »,
- Relance de l'aménagement foncier en partenariat avec les communes, les départements et les chambres d'agriculture,
- Lancement de la démarche « Grand Chantier » dès 2015.

**PROPOSITION 9 : METTRE EN PLACE UN MODÈLE ÉCONOMIQUE DE LA SOCIÉTÉ
« SEINE NORD EUROPE – RÉSEAU SEINE-ESCAUT » INCITATIF AU REPORT MODAL**

- Mise en place du cadre législatif pour des recettes dédiées assises sur des bases régionales :
 - transposition et mise en œuvre de la redevance pour coût externe de la directive Eurovignette III sur les autoroutes concédées du territoire,
 - mise en œuvre d'une contribution environnementale des entrepôts logistiques modulée selon l'utilisation ferroviaire/fluviale/routière.
- Lancer avec les acteurs du fluvial une consultation sur le péage appliqué au réseau Seine-Escaut, dans une logique de préservation de la compétitivité du mode fluvial et de complémentarité ferroviaire/fluvial. Ceci pourrait se faire en lien avec les conclusions de la conférence sur le fret fluvial attendues mi 2015, et la conférence nationale sur la logistique,
- Elaboration d'un protocole de financement et de gouvernance sur la base des principes du modèle économique de la Société Seine Nord Europe – Seine-Escaut

**PROPOSITION 10 : ELABORER DES CONTRATS TERRITORIAUX DE DÉVELOPPEMENT
SEINE-ESCAUT AVANT FIN 2016**

- Le contrat est l'outil de programmation partenarial de l'ensemble des actions en lien avec le chantier et l'après chantier. Il est un élément de préparation du « Plan Canal Seine Nord Europe » :
 - Avant fin 2015 : élaboration à titre d'expérimentation des projets de contrats sur les plateformes du Canal Seine Nord Europe. Des groupes de travail ont été mis en place par la mission.
 - Dès 2016 : généralisation des contrats au périmètre du réseau Seine-Escaut, avec une déclinaison spécifique sur le Port de Dunkerque et avec HAROPA
 - Second semestre 2016 : finalisation du « Plan Canal Seine Nord Europe »