

# seine escaut

1<sup>ER</sup> RÉSEAU EUROPÉEN  
DE TRANSPORT FLUVIAL



GEIE SEINE-ESCAUT  
RAPPORT D'ACTIVITÉ 2017

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

---



La liaison européenne Seine-Escaut, portée par les régions françaises, flamande et wallonne et soutenue par l'Europe, est attendue comme un vecteur de développement du marché unique à l'échelle européenne, de moteur économique reliant le Nord de l'Europe au Grand Bassin Parisien en confortant l'aménagement et la croissance des territoires de Hauts-de-France et de toutes les régions européennes le long des 1100 km du réseau à grand gabarit Seine-Escaut.

C'est aussi un acteur environnemental positif du transfert modal et un vecteur primordial du tourisme fluvial aussi qu'un régulateur hydraulique. À ce titre, ce sont tous les acteurs de la région - industries, ports, entreprises, agriculteurs, employés du tertiaire, associations, citoyens - qui verront les nombreux bénéfices de ce projet tant sur la réduction des coûts logistiques, l'économie des territoires et les emplois, que l'innovation, l'environnement, le tourisme. Consciente de son grand impact sur la fluidité et l'efficacité des échanges, l'Europe a déjà engagé plus de 200 millions d'euros au titre des études et des travaux en France, en Flandre et en Wallonie.

Nous attendons tous avec impatience le début des travaux du Canal Seine-Nord Europe et de l'ensemble du réseau Seine-Escaut porteur d'avenir pour la mise en œuvre de très nombreuses politiques publiques européennes !

**DOMINIQUE RIQUET**  
DÉPUTÉ EUROPÉEN

DYNAMISATION  
DU TRANSPORT  
FLUVIAL

OFFRE  
MULTIMODALE

RÉSEAU  
MAILLÉ

TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

TRANSITION  
ÉNERGÉTIQUE

AMÉNAGEMENT  
DES TERRITOIRES

INDUSTRIE

PARTENARIATS

PORTS

COMMERCE  
EXTÉRIEUR

## SEINE-ESCAUT

**AU CŒUR DES POLITIQUES PUBLIQUES EUROPÉENNES C'EST SANS DOUTE LE PLUS MODERNE ET LE PLUS INTÉGRÉ RÉSEAU EUROPÉEN D'INFRASTRUCTURE DU 21<sup>ÈME</sup> SIÈCLE.**

La prise de conscience de l'impact des transports terrestres et aériens sur la planète (empreinte carbone, pollution sonore, congestion, insécurité...) ont amené les États de l'Union européenne à réintégrer la voie d'eau au cœur de sa dynamique de coopération depuis le début des années 2000. Avec l'objectif de dynamiser le transport fluvial, les territoires se sont donné les moyens de faire naître et grandir un réseau commun moderne: multimodal, innovant, propre, sûr, accessible et performant.

Étendu sur 1 100 km, il relie la France, la Belgique et les Pays-Bas et permettra à l'horizon 2030 de doubler les capacités d'échanges durables entre

les pays, de dynamiser l'économie des territoires, et d'ouvrir une nouvelle porte d'entrée en Europe. Né d'un investissement collectif et d'objectifs partagés avec trois partenaires stratégiques, Voies Navigables de France, De Vlaamse Waterweg et Service Public de Wallonie (rejoins récemment par la Société du Canal Seine-Nord Europe), Seine-Escaut va émerger à l'issue d'une période de construction collective en un panel d'offres multimodales et d'investissements productifs.

Ce projet est à l'image de l'Europe: une variété d'acteurs engagés ensemble à tous les niveaux pour la concrétisation d'une ambition commune. Porté depuis les États, avec les collectivités et les partenaires économiques jusqu'aux citoyens, Seine-Escaut est devenu synonyme de performance, d'innovation, d'emploi, de qualité de vie et donc d'avenir pour des dizaines de millions de citoyens.

# ÉDITO

## SEINE-ESCAUT EST UNE SOLUTION LOGISTIQUE EUROPÉENNE CONSTRUITE EN PARTENARIAT AVEC L'INDUSTRIE, LES COLLECTIVITÉS, LES PORTS MARITIMES ET INTÉRIEURS, LES RÉSEAUX FERROVIAIRES ET ROUTIERS

Grâce aux 1100 km d'infrastructure fluviale à grand gabarit, le réseau Seine-Escaut en France, en Flandre et en Wallonie offre à l'économie européenne un espace ouvert, non saturé et connecté aux agglomérations et ports intérieurs en rendant plus fluides et plus efficaces les échanges entre les lieux de production et de consommation.

## POURQUOI SEINE-ESCAUT EST-IL CRÉATEUR DE VALEUR ET FACTEUR D'ATTRACTIVITÉ ET DE COMPÉTITIVITÉ POUR L'ÉCONOMIE ET L'INDUSTRIE EUROPÉENNES ?

Situé au cœur de plusieurs corridors multimodaux européens, Mer du Nord-Méditerranée, et Atlantique, Rhin-Alpes et Mer du Nord Baltique, le réseau favorise l'installation pérenne d'activités logistiques et industrielles sur le foncier bord à voie d'eau; le réseau offre un accès direct sans rupture de charge au cœur des agglomérations du Nord de l'Europe, à son réseau multimodal de ports intérieurs et de ports maritimes; le réseau favorise la mutualisation et la massification des outils logistiques des différentes filières industrielles pour améliorer la compétitivité des échanges, notamment à l'export; il offre un potentiel important de réindustrialisation des territoires bord à

voie d'eau pour l'agro-industrie, les matériaux de construction et la préfabrication, pour l'industrie chimique et les activités de recyclage en structurant une stratégie partenariale et interrégionale de l'économie circulaire.

## COMMENT SEINE-ESCAUT APORTE-T-IL DES SOLUTIONS DURABLES POUR LE TRANSPORT MULTIMODAL, LA LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ?

Le réseau multimodal de ports intérieurs européens du réseau Seine-Escaut répond aux attentes des chargeurs au niveau national, européen et international pour une accessibilité plus efficace et pour réduire leurs coûts logistiques internes. En disposant d'un réseau fluvial et ferroviaire maillé au niveau européen et d'offres de service multimodales, ils pourront réduire significativement la part des transports routiers moyenne et longue distance et favoriser la concentration vers les grands ports maritimes.

À l'échelle territoriale le transport routier sera un élément-clé pour la massification et la démassification à courte distance des matières premières et produits des activités implantées à quelques dizaines de kilomètres de la voie d'eau; la réduction massive des coûts énergétiques du transport, le potentiel de production et de stockage bord à voie d'eau d'énergies renouvelables intermittentes ou non (hydro-électricité, biomasse, éolien, photovol-

**LE RÉSEAU OFFRE UN ACCÈS DIRECT SANS RUPTURE DE CHARGE AU CŒUR DES AGGLOMÉRATIONS DU NORD DE L'EUROPE**

taïque,...) et la disponibilité d'une importante masse d'eau offriront des pistes durables pour la transition énergétique du Nord de l'Europe en optimisant la gestion de deux ressources essentielles pour l'activité humaine: l'eau et l'énergie.

## QUELS PARTENARIATS POUR CONSTRUIRE ET MUTUALISER ENTRE LES RÉGIONS EUROPÉENNES UN SYSTÈME INTÉGRÉ FIXANT DURABLEMENT LA VALEUR AJOUTÉE DES ACTIVITÉS LOGISTIQUES, INDUSTRIELLES, DE L'AGRICULTURE, DU BTP ET DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ?

L'engagement des responsables de l'ensemble des territoires européens du réseau Seine-Escaut à été très fort en 2017. Ils vont bénéficier de la localisation durable d'activités logistiques et industrielles qui vont se trouver au centre d'un hub européen concernant près de 100 millions d'habitants.

La reprise économique de 2017 après le niveau le plus bas du PIB des activités primaires (Industrie/Agriculture/BTP) des 30 dernières années (20% en France) associée à une compétitivité portée par une logistique efficace et mutualisée, offre aux industriels un potentiel important pour fixer de façon durable leurs productions, pour réduire les besoins d'importation des territoires et augmenter leur compétitivité à l'export.

La construction du système logistique Seine-Escaut va au-delà de la régénération des ouvrages fluviaux sur les 1100 km du réseau et de la réalisation du maillon manquant, le canal Seine-Nord Europe. Elle nécessite de développer à l'échelle européenne un projet collaboratif avec l'ensemble des collectivités, industriels, logisticiens, transporteurs, ports maritimes, ports intérieurs, gestionnaires d'in-

frastructures fluviales, ferroviaires et routiers pour qu'une logistique moderne, sûre, propre, multimodale, innovante, connectée et digitalisée soit au service des politiques publiques et de l'économie européenne.

## POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS, LA MOBILISATION DES QUATRE PARTENAIRES DU GEIE SEINE-ESCAUT ET DE L'ENSEMBLE DE LEUR PARTIES PRENANTES A PERMIS DES AVANCÉES SIGNIFICATIVES DU PROJET EN 2017

- Création de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) et élection de Xavier Bertrand Président de la région Hauts-de-France à la présidence du Conseil de surveillance de la Société du Canal Seine-Nord Europe
- Engagement de la région Île-de France pour le financement du Canal Seine-Nord Europe
- Signature de l'avenant du traité transfrontalier pour le canal Condé-Pommeroeul
- Déclaration d'utilité publique de la modification du tracé du canal Seine-Nord Europe entre Allaines et Havrincourt
- Mobilisation des acteurs économiques (Ateliers Picards, Multiregio, Riverdating, Journées intermodales Ports et Voies Navigables de Wallonie, ...) et réunion avec les coordonnateurs des corridors multimodaux européens
- le lancement des travaux
  - en France sur le réseau Hauts-de-France: restauration de l'écluse de Don, aménagements écologiques de l'opération de remise en navigation du canal de Condé à Pommeroeul,
  - en Flandre: écluse d'Harelbeke et pont de Wervicq,
  - en Wallonie: barrage de Kain, écluses de Marchiennes, Gosselies et traversée de Tournai

**Nicolas BOUR**

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

# SOMMAIRE

## 1 SEINE-ESCAUT UN RÉSEAU AU SERVICE DES POLITIQUES PUBLIQUES EUROPÉENNES

1.1 UN PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE COHÉSION DES VILLES ET DES TERRITOIRES .....	08 - 11
1.2 UN ENJEU ÉCONOMIQUE POUR LA CROISSANCE ET LA MOBILITÉ EN EUROPE.....	12 - 13
1.3 UN ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE .....	14 - 15
1.4 SEINE-ESCAUT UNE NOUVELLE PORTE D'ENTRÉE EN EUROPE.....	16 - 17
1.5 UNE NOUVELLE OFFRE DE SERVICE CONSTRUITE DANS LA DURÉE À TRAVERS DES PARTENARIATS EUROPÉENS DURABLES.....	18 - 19

## 2 LES ALLIANCES DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT AVEC LES TERRITOIRES

2.1 UN NOUVEL ESPACE DE DÉVELOPPEMENT POUR LES CITOYENS ET LES ACTEURS ÉCONOMIQUES.....	22 - 25
2.2 UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE AUTOUR D'UN NOUVEAU RÉSEAU INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE.....	26 - 27
2.3 AGRICULTURE ET AGRO-INDUSTRIE AUX RACINES DU LIEN DU FLEUVE AVEC LES TERRITOIRES .....	28 - 29
2.4 COMPÉTITIVITÉ ET SÉCURITÉ POUR PÉRENNISER UNE PERFORMANCE FIABLE ET ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE.....	30 - 31
2.5 SEINE-ESCAUT UNE SOLUTION D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE POUR RECYCLER LES RESSOURCES DE LA CONSTRUCTION, DE L'AGRICULTURE ET DE L'INDUSTRIE.....	32 - 33
2.6 UNE NOUVELLE DYNAMIQUE FLUVIALE POUR LE BTP.....	34 - 35



## 3 DES AVANCÉES EN 2017 POUR CONSTRUIRE DES PARTENARIATS DURABLES

3.1 AVANCEMENT DES ACTIVITÉS DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT EN 2017.....	38 - 39
3.2 ÉVÈNEMENTS CLÉS EN 2017.....	40 - 41
3.3 PHOTOS DES TRAVAUX EN 2017.....	42 - 43
3.4 ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE SEINE-ESCAUT EN 2017.....	44 - 45
3.5 DÉCISIONS SUR LE FINANCEMENT SEINE-ESCAUT EN 2017.....	46 - 47
3.6 PERSPECTIVE POUR 2018.....	48 - 49

## 4 GEIE SEINE-ESCAUT

# 1 SEINE-ESCAUT UN RÉSEAU AU SERVICE DES POLITIQUES PUBLIQUES EUROPÉENNES



L'élargissement de la Lys mitoyenne, la remise en état du canal de Condé à Pommeroeul, la mise en place opérationnelle, en mai 2017, de la Société du Canal Seine Nord Europe qui a marqué un pas décisif dans la réalisation de ce Grand Chantier et la mise au grand gabarit de l'Oise, sont autant de projets structurants, puissamment soutenus par l'Union européenne, qui permettront au réseau Seine-Escaut de doubler la surface des territoires maillés au réseau fluvial européen en y ajoutant ceux de trois grandes régions françaises : l'Île-de-France, la Normandie et la partie occidentale du Grand Est seront ainsi reliées aux Hauts-de-France et à l'Europe du Nord.

Députée de l'Oise, une voie d'eau qui m'est chère, j'entends bien faire partager à l'Assemblée nationale la nécessité d'un report vers des modes plus propres, défi majeur pour assurer la transition écologique dont notre planète a besoin, dans le cadre d'un projet tout à la fois européen, national et régional et qui offre de surcroît une opportunité unique en termes de reconversion, de développement et de croissance durable pour nos territoires. Notre rôle est de soutenir, aux côtés de groupements tels que le GEIE Seine-Escaut, les projets exemplaires et déterminants pour l'avenir de notre planète et pour lesquels il est ô combien important d'y associer le plus possible nos concitoyens afin qu'ils s'approprient eux aussi, ce patrimoine fluvial.

**CAROLE BUREAU-BONNARD**

DÉPUTÉE DE L'OISE & 1ÈRE VICE-PRÉSIDENTE

DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

PRÉSIDENTE DU GROUPE D'ÉTUDE « VOIES NAVIGABLES  
ET TRANSPORTS MULTIMODAUX - CANAUX »

<b>1.1 UN PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE COHÉSION DES VILLES ET DES TERRITOIRES</b> .....	08 - 11
<b>1.2 UN ENJEU ÉCONOMIQUE POUR LA CROISSANCE ET LA MOBILITÉ EN EUROPE</b> .....	12 - 13
<b>1.3 UN ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE</b> .....	14 - 15
<b>1.4 SEINE-ESCAUT UNE NOUVELLE PORTE D'ENTRÉE EN EUROPE</b> .....	16 - 17
<b>1.5 UNE NOUVELLE OFFRE DE SERVICE CONSTRUITE DANS LA DURÉE À TRAVERS DES PARTENARIATS EUROPÉENS DURABLES</b> .....	18 - 19

## 1.1 UN PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE COHÉSION DES VILLES ET DES TERRITOIRES

Tout au long des 1100 km du réseau Seine-Escaut, la voie d'eau crée un nouveau lien économique entre les régions de Normandie, d'Île-de-France, du Grand-Est, des Hauts-de-France, de Flandre et de Wallonie, comme le Rhin et la Meuse avec le canal Albert ont aussi contribué à développer cette richesse économique sur des centaines de kilomètres sur un vaste territoire européen.

**Ce lien ouvert à la fois sur l'Europe et l'international offre une opportunité à toutes les villes européennes proches de ce réseau;** leurs échanges avec l'Europe et le monde entier bénéficieront de solutions multimodales avec d'abord un maillon routier de 50 à 100 km puis des combinaisons de solutions fluviales, ferroviaires ou maritimes sur des centaines de kilomètres: les villes du réseau Seine-Escaut.

Cette rupture de l'approche logistique actuelle apporte aux **entreprises une attractivité et compétitivité d'autant plus renforcées qu'elles seront proches de la voie d'eau** comme cela a pu être constatée progressivement depuis 25 ans tout au long des 100 kilomètres du Canal Albert.

Grâce au caractère multifonctionnel de la voie d'eau et à son lien intime et continu avec les territoires que ce soit les ports, les zones rurales et agricoles, les sites industriels, les villes moyennes et les grandes agglomérations européennes, **Seine-Escaut apporte une réponse aux enjeux de plusieurs politiques publiques européennes.**

L'année 2017 a permis d'engager des concertations avec les réseaux de villes moyennes et des grandes agglomérations le long du réseau Seine-Escaut.

**SEINE-ESCAUT APPORTE  
UNE RÉPONSE AUX ENJEUX  
DE PLUSIEURS POLITIQUES  
PUBLIQUES EUROPÉENNES.**

La saturation de l'espace logistique nord-européen constatée depuis plus de 10 ans et le besoin de maillage du réseau fluvial européen déjà planifié par Jean Monnet et Georges Pompidou dans les années 1960, ont conduit l'Union européenne à déclarer le projet prioritaire en avril 2004. Depuis cette date de très importants fonds européens ont été mobilisés lors des plans de financement multiannuels du programme RTE-T puis du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour assurer sa mise en œuvre à l'horizon 2030.

Le caractère multifonctionnel et long terme de la voie d'eau, la proximité et le lien qu'il crée au sein et entre les territoires, la contribution stratégique à la desserte des grands ports maritimes et des grandes agglomérations sont les racines qui nourrissent de très nombreuses politiques publiques européennes. Leur mise en œuvre nécessite des **alliances fortes entre les acteurs publics et privés**, une approche coordonnée entre les territoires pour bénéficier des synergies et tailles critiques pour garantir le succès des effets du réseau au niveau national, européen et international.

**LIEN OUVERT  
À LA FOIS SUR L'EUROPE  
ET L'INTERNATIONAL  
OFFRE UNE OPPORTUNITÉ  
À TOUTES LES VILLES  
EUROPÉENNES PROCHES  
DE CE RÉSEAU**



Quai de la Bourdennais- logistique Franprix  
© VNF/Alexandra Lebon

**LAURENT DEGROOTE**  
PRÉSIDENT COMITÉ ÉCONOMIQUE SOCIAL  
ET ENVIRONNEMENTAL DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Seine-Escaut est un véritable vecteur d'attractivité et de développement économique, à condition que les territoires traversés soient également desservis. C'est principalement la question qu'il faut se poser pour les territoires. Les enjeux interrégionaux de l'axe Seine-Escaut doivent se focaliser sur l'amélioration de la complémentarité et de la compétitivité de l'ensemble de la chaîne logistique portuaire fluviale et fluvio-maritime, à l'échelle des territoires. Cela passera par **une coopération entre les multiples acteurs publics et privés et une meilleure prise en considération des besoins des clients (chargeurs, logisticiens,**

**transporteurs, collectivités publiques...)**. À l'aube de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe, outil permettant la connexion du grand gabarit entre la Seine et l'Escaut l'enjeu principal pour les territoires est de :

**PRÉPARER  
LA COMPLÉMENTARITÉ  
DES 2 AXES AVEC UNE VISION  
GLOBALE INTERRÉGIONALE  
ET NON TERRITORIALE.**

**FRANCK MARGAIN**  
PRÉSIDENT PARIS RÉGION ENTREPRISES CONSEILLER REGIONAL ÎLE DE FRANCE

L'Île-de-France, 1<sup>ère</sup> région d'Europe par sa production de richesses bénéficie d'une position géographique centrale donnant :

**UN ACCÈS PRIVILÉGIÉ  
À UN MARCHÉ INTÉGRÉ  
DE 430 MILLIONS  
DE CITOYENS EUROPÉENS.**

Le transport de biens et la logistique constituent depuis des années un secteur économique d'importance. À Paris Region Entreprises, l'agence d'attractivité de L'Île-de-France :

**NOUS AIDONS RÉGULIÈREMENT  
DES INVESTISSEURS ÉTRANGERS  
DÉSIREUX DE S'IMPLANTER  
DANS LA RÉGION.**

Amazon a ainsi annoncé l'ouverture en 2018 de son 6<sup>ème</sup> site français à Bretigny-sur-Orge avec 1000 em-

ploi à la clé. Mais cette activité génère aussi des nuisances, songeons que 80 000 poids lourds entrent ou sortent des péages autoroutiers d'Île-de-France.

**IL NOUS FAUT ANTICIPER  
DES MODES DE TRANSPORT  
PLUS RESPECTUEUX  
DE L'ENVIRONNEMENT.**

La hausse du trafic fluvial fait partie de la réponse. La croissance importante du transport de conteneurs par voie d'eau, de 22 000 équivalent vingt pieds en 2000 à 230 000 EVP en 2014, doit se poursuivre pour atteindre l'objectif de 500 000 EVP en 2030. La position de leader de l'Île-de-France est aussi le fruit d'un investissement continu dans des infrastructures de transport, routières ferroviaires et fluviales. Cet effort ne doit pas se relâcher. C'est pourquoi je soutiens le projet Seine-Escaut qui sera un complément à l'axe Paris Le Havre défendu par la Présidente de la Région Île-de-France Valérie Pécresse.



**YVES BELEGAUD**  
DIRECTEUR GÉNÉRAL EUROPE DE TEREOS

Zone industrielle de Nesle  
© Communauté de Communes du Pays de Neslois

La fin des quotas sucriers européens, intervenue le 1<sup>er</sup> octobre 2017, qui marque également la fin des restrictions à l'exportation, fait de l'export un enjeu clé dans une Europe qui va redevenir exportatrice nette. À ce titre, Tereos va encore davantage avoir recours à la voie d'eau, puisque nous venons de mettre en service un centre logistique dédié à l'export (notamment vers les marchés de l'Afrique et du Moyen-Orient) sur notre site d'Escaudœuvres, près de Cambrai. Ce centre pourra expédier annuellement jusqu'à 500 000 t de sucre en conteneurs par la voie d'eau (soit jusqu'à 400 conteneurs par semaine), vers Dunkerque et les ports de l'Europe du Nord par les canaux à grand gabarit.

Dans cette même perspective, Tereos est très intéressé par la construction du futur canal à grand ga-

barit Seine-Nord Europe, qui représente pour nous une belle opportunité.

En effet, huit de nos sites des Hauts-de-France se trouvent sur le tracé du canal ou à proximité: Escaudœuvres, Boiry Sainte Rictrude, Nesle, Origny Sainte-Benoîte, Chevroières, Bucy-le-Long, Vic-sur-Aisne, Berneuil-sur-Aisne.

**Le canal Seine-Nord Europe nous donnera une double connexion à grand gabarit:**

- vers le Nord, vers les grands ports du Nord de la France et du Benelux
- vers le Sud, vers le bassin de la Seine.

Nous estimons notre potentiel d'utilisation du canal à environ 1 Mt, sur un trafic total sur le canal estimé à 20 Mt, soit un potentiel de 5% du trafic global.

## POLITIQUES PUBLIQUES

Les échanges effectués en 2016 avec la Région Île-de-France puis le travail interrégional entre les Hauts-de-France, l'Île-de-France et la Normandie à partir de mars 2017 ont permis dans un premier temps de mesurer les impacts du réseau Seine-Escaut sur les politiques publiques régionales et nationales.

Le réseau Seine-Escaut favorise l'investissement bord à voie d'eau grâce à une offre fluviale modernisée. Ces impacts concernent les principales politiques publiques suivantes :

- 1 L'aménagement et la cohésion des villes et territoires ;
- 2 Le développement du commerce extérieur ;
- 3 La transition écologique ;
- 4 La réindustrialisation des territoires ;
- 5 La transition énergétique et l'économie des ressources

Ces impacts et ces politiques publiques sont également partagés de façon plus large au niveau européen par l'ensemble des partenaires du GEIE en Flandre et en Wallonie. La Commission intergouvernementale a demandé au GEIE Seine-Escaut d'en faire un axe d'échange avec l'ensemble des parties prenantes du réseau Seine-Escaut et du corridor multimodal européen Mer du Nord-Méditerranée.

Projet partenarial fédérateur: l'ensemble des dimensions du réseau associé de façon pérenne l'échelle européenne les services des États, les collectivités territoriales, les ports maritimes et intérieurs, les opérateurs de transport et les chargeurs industriels et logistiques autour d'un projet d'intérêt général.

## TABLEAU DES IMPACTS/ POLITIQUES EUROPÉENNES

Impacts et politiques classés par ordre d'importance décroissante

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

**LÉGENDE**

■	IMPACT FORT	■	IMPACT MOYEN	■	IMPACT FAIBLE
---	-------------	---	--------------	---	---------------

## 1.2 UN ENJEU ÉCONOMIQUE POUR LA CROISSANCE ET LA MOBILITÉ EN EUROPE

En créant **une nouvelle porte d'entrée en Europe pour la partie Sud du Range Nord** (Le Havre-Rouen et Dunkerque), Seine-Escaut élargit vers le Sud la zone logistique la plus importante d'Europe pour désaturer les concentrations logistiques qui se sont construites depuis près de 30 ans, réduire les distances de transport routier et rééquilibrer les flux import et export, notamment en France.

**La voie d'eau a permis depuis plus de 30 ans de mutualiser et massifier les coûts logistiques des activités industrielles et logistiques** et sa croissance a été très contrastée au sein des États membres suivant le degré de maillage de leur réseau d'infrastructure. Par rapport à cette situation qui a freiné depuis des décennies le développement du transport fluvial en Europe, le réseau Seine-Escaut va permettre de doubler la surface des territoires maillés au réseau fluvial européen en ajoutant plus de 120 000 km<sup>2</sup> des 4 régions françaises : Hauts-de-France, Île-de France, Normandie et la partie occidentale du Grand Est.

Les échanges engagés avec Business France en 2016-2017 ont mis en évidence le besoin de maîtriser le foncier le long des 1100 km de la voie d'eau, sur les mêmes principes que ceux du Canal Albert à la fin des années 90.

L'enjeu est stratégique pour les ports, mais aussi pour les quatre régions, et notamment les Hauts-de-France qui seront au cœur de ce nouvel espace logistique de plus de 100 millions d'habitants.

La collaboration, engagée depuis 2004 entre toutes les parties prenantes fournira aux investisseurs les meilleures conditions de développement de leurs activités productives (industrie, agriculture, BTP) et contribuera à la réindustrialisation des territoires.

**LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT  
VA PERMETTRE DE DOUBLER  
LA SURFACE DES TERRITOIRES  
MAILLÉS AU RÉSEAU FLUVIAL  
EUROPÉEN**

### CAROLINE LÉBOUCHER

DIRECTRICE GÉNÉRALE DÉLÉGUÉE, INVEST., BUSINESS FRANCE

**BUSINESS FRANCE PEUT  
CONTRIBUER AU  
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
DES TERRITOIRES AUTOUR  
DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT**

en attirant des investisseurs étrangers, en lien avec les agences régionales en charge de l'attractivité des régions concernées, et en aidant les entreprises qui s'implanteront à faire croître leur chiffre d'affaires via l'export.

Peuvent notamment être intéressées des entreprises du secteur logistique, des industries désireuses d'utiliser le canal pour faciliter l'acheminement des matières premières et l'expédition des produits finis, ou des investisseurs financiers souhaitant participer financièrement à des projets structurants.

### DIDIER LÉANDRI

PRÉSIDENT DU COMITÉ DES ARMATEURS FLUVIAUX  
COMMISSAIRE POUR LA FRANCE À LA CCNR (COMMISSION CENTRALE POUR  
LA NAVIGATION DU RHIN) ANCIEN PRÉSIDENT DE EBU (EUROPEAN BARGE UNION)

Actuellement, les ports des pays européens du Range Nord, comme du Range Sud captent une partie très importante des importations à destination des entreprises et consommateurs français, ainsi que la valeur ajoutée qui leur est attachée.

L'enclavement de nos ports maritimes au niveau national et européen réduit leur compétitivité. En effectuant un développement coordonné et intégré du projet Seine-Escaut avec la politique portuaire et la politique de fret ferroviaire de la France, comme le recommandait en juillet 2006 le rapport de l'ingénieur général, M. Claude Gressier, Seine-Escaut contribuera à fixer cette valeur ajoutée sur le long de la voie d'eau avec réduction des ruptures de charge et des circuits courts.

Situé à l'intersection de 2 corridors multimodaux européens Mer du Nord-Méditerranée et Atlantique et associé à un réseau de plates-formes multimodales (voie d'eau/rail/route) de niveau européen, le réseau Seine-Escaut permettra de passer d'une vision purement utilitaire de nos infrastructures à

**UNE APPROCHE « SYSTÈME »  
ORIENTÉE VERS LA LOGISTIQUE  
ET L'INDUSTRIE CRÉATRICE  
DE RICHESSES ASSOCIANT  
PRODUCTION, COMMERCE  
ET SERVICE.**



Port du Havre © Michel Bizien-HAROPA

### 1.3 UN ENJEU DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Le canal Seine-Nord Europe et l'ensemble du réseau Seine-Escaut sont au cœur de la transition écologique et énergétique des territoires du Nord de l'Europe, en s'engageant vers un monde de plus en plus décarboné, décentralisé et digitalisé. Les échanges engagés durant l'année 2017 avec les industriels et les producteurs d'énergie renouvelable, ainsi que les projets de recherche et innovation pour le bateau du futur, forment les bases d'une co-construction de projets d'énergie verte avec les clients de la voie d'eau et l'industrie du secteur fluvial, en mobilisant aussi les expertises des secteurs

maritimes et portuaires. Les différentes composantes du projet Seine-Escaut et son environnement immédiat à proximité de la voie d'eau représentent un potentiel important de production (petite hydroélectricité, éolien, photovoltaïque, biomasse,...), voire de stockage d'énergie (gaz, hydrogène, batteries,...) pour répondre au besoin des activités logistiques et industrielles installées le long de la voie d'eau et fournir le carburant du futur des unités fluviales qui pourront entrer au cœur des agglomérations en zéro émission...



Canal Albert prefecture de Laon  
©De Scheepvaart

**JEAN-MICHEL SOUFFLET**  
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DU GROUPE SOUFFLET

Le transport massifié (en vrac comme en conteneur) à destination des principaux ports d'exportation est un levier important de compétitivité pour l'agriculture française. En effet, du champ au silo, puis des silos aux péniches et wagons, l'efficacité de la logistique est fondamentale car elle impacte directement la performance économique et environnementale des filières céréalières. Le marché des céréales est en effet un marché international fortement concurrentiel. Le prix des céréales produites en France est donc fixé au départ des ports d'exportation tels que Rouen ou La Rochelle. Du coût d'acheminement vers les ports dépendent donc à la fois la compétitivité des céréales françaises sur le marché mais aussi la rémunération des différents maillons de la filière. Pour offrir le

meilleur prix d'achat aux agriculteurs et optimiser la rémunération de la filière, chaque maillon doit être le plus performant possible. Tout enjeu est donc d'arriver à maîtriser, voire à réduire, les coûts de transport, en garantissant de façon durable **les capacités d'exportation de la filière et en répondant aux attentes de flexibilité, de traçabilité et de qualité des clients étrangers**. Dans ce contexte, le transport fluvial de céréales est un mode privilégié par le Groupe Soufflet partout où il est techniquement possible et économiquement pertinent et nul doute que le projet à grand gabarit Bray Nogent et, plus généralement, le projet de liaison Seine-Escaut permettront de consolider et développer le potentiel de la filière à l'export à partir des ports français du range Nord.

**GWENAELE HUET**  
DIRECTRICE GÉNÉRALE FRANCE  
RENOUVELABLES, ENGIE

Le canal qui doit relier la Seine à l'Escaut est un projet qui renforcera l'engagement des territoires traversés dans la transition énergétique. Source de réduction des émissions de CO<sup>2</sup> liées au transport fluvial, il permettra également le développement des énergies renouvelables.

**SEINE-ESCAUT REPRÉSENTE  
UN POTENTIEL IMPORTANT  
DE PRODUCTION D'ÉNERGIES  
RENOUVELABLES.**

ENGIE a fait de la transition énergétique son axe stratégique unique.

À ce titre, l'une de ses priorités est le développement de nouvelles capacités renouvelables en cohérence avec la dynamique des territoires: les projets tiennent ainsi compte des ressources disponibles mais également des objectifs fixés par les collectivités en matière de mix énergétique et des aspirations des habitants.

C'est cette logique partenariale qui a fait d'ENGIE le leader de l'éolien et du solaire en France. C'est cette même logique qui lui permettra de prévoir les solutions renouvelables les plus adaptées, qu'il s'agisse de solaire, d'éolien ou encore de petites installations hydrauliques, et d'utiliser l'énergie produite pour réduire toujours plus l'empreinte carbone des usagers du canal.

La transition énergétique ne peut être l'affaire que de quelques-uns: elle sera un succès partout où les acteurs économiques, politiques, associatifs sauront travailler main dans la main, dans le cadre de projets concrets.



© Port De Marseille Fos

## 1.4 SEINE-ESCAUT UNE NOUVELLE PORTE D'ENTRÉE EN EUROPE

Situé à l'intersection de quatre des neuf corridors multimodaux européens (Mer du Nord-Méditerranée, Atlantique, Rhin-Alpes et Mer du Nord Baltique) le réseau Seine-Escaut en est la clé pour la compétitivité du transport et le report modal des flux logistiques vers la voie d'eau et le rail; le Canal Seine-Nord Europe et ses plates-formes multimodales en sont le maillon manquant qu'attendent les industriels, les grands ports maritimes et les territoires européens depuis des décennies.

De nombreuses recommandations ont été élaborées par le GEIE Seine-Escaut et ses partenaires entre 2013 et 2016 avec 450 acteurs des filières industrielles (agro-industrie, BTP, recyclage, grande distribution) dans le cadre d'une étude multimodale voie d'eau/rail sur les 3 bassins fluviaux Seine-Escaut, Rhin-Meuse et Rhône-Saône.

En 2017, elles ont permis aux opérateurs de s'engager pour développer un maillage intérieur et des solutions logistiques multimodales (développement et nouveaux sites multimodaux voie d'eau-rail-route, des solutions fluviales collaboratives (Watertruck, Multiregio,...), des conteneurs terrestres compatibles

avec les dimensions des europalettes (Projet Utile PW45,...), la conception et motorisation de flottes multi-usages, modernes et propres pour favoriser la mutualisation nécessaire à l'économie des solutions multimodales dans le cadre d'une transition énergétique partagée par tous les acteurs...

### VALORISATION ENVIRONNEMENTALE DU TRANSPORT FLUVIAL DANS UN MILIEU DE HAUTE QUALITÉ ÉCOLOGIQUE

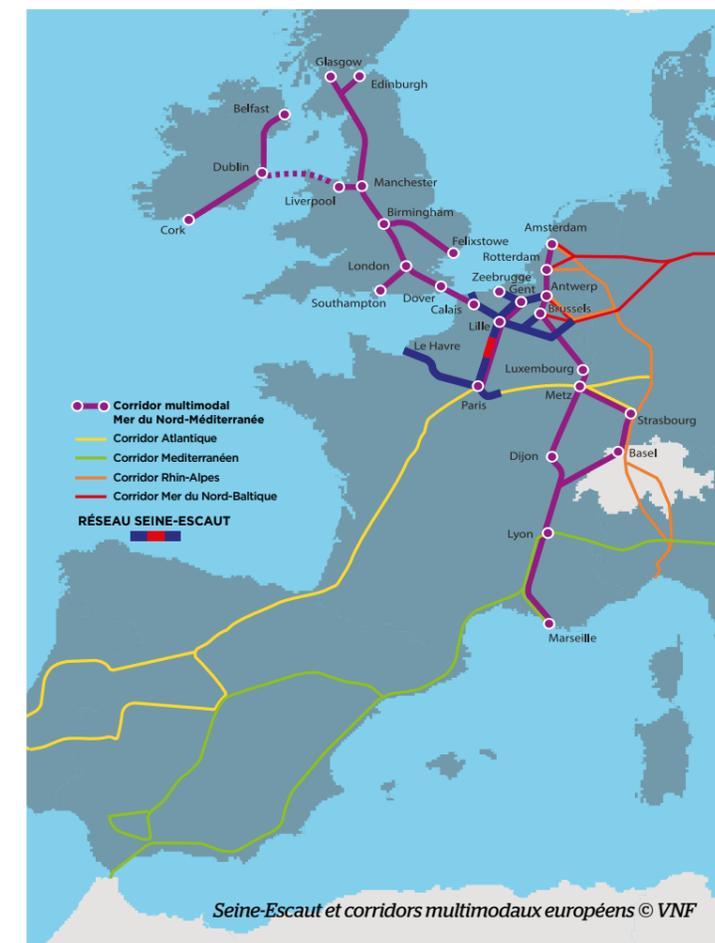
Sur ces bases, la compétitivité de l'ensemble de la chaîne logistique portuaire fluviale et fluviomaritime pourra être améliorée par corridor et à l'échelle des quatre corridors, avec une prise en considération des besoins des chargeurs; la valorisation environnementale du transport fluvial dans un milieu de haute qualité écologique facilitera son acceptation sociale; l'avenir de la batellerie doit être défini en intégrant la dimension multi ou encore intermodale de toute la chaîne logistique: mer, fleuve, route, voie ferrée.

## JÉRÔME BIGNON SÉNATEUR DE LA SOMME

L'attractivité et la compétitivité des grands ports maritimes français est directement liée à la performance économique du tissu industriel de leurs territoires. Le réseau Seine-Escaut leur apporte un lien élargi et durable avec les zones de production et de consommation de plus de 100 millions d'habitants. Au débouché de plusieurs corridors européens, dont Atlantique et Mer du Nord Méditerranée, ce réseau multimodal en fait une des portes d'entrée européennes en France et le potentiel de réindustrialisation des territoires sera directement lié à la

### MAITRISE ET VALORISATION DU FONCIER PROCHE DE LA VOIE D'EAU LE LONG DES 1100 KM DU RÉSEAU

pour l'agro-industrie, la chimie, les industries extractives et les activités de recyclage.



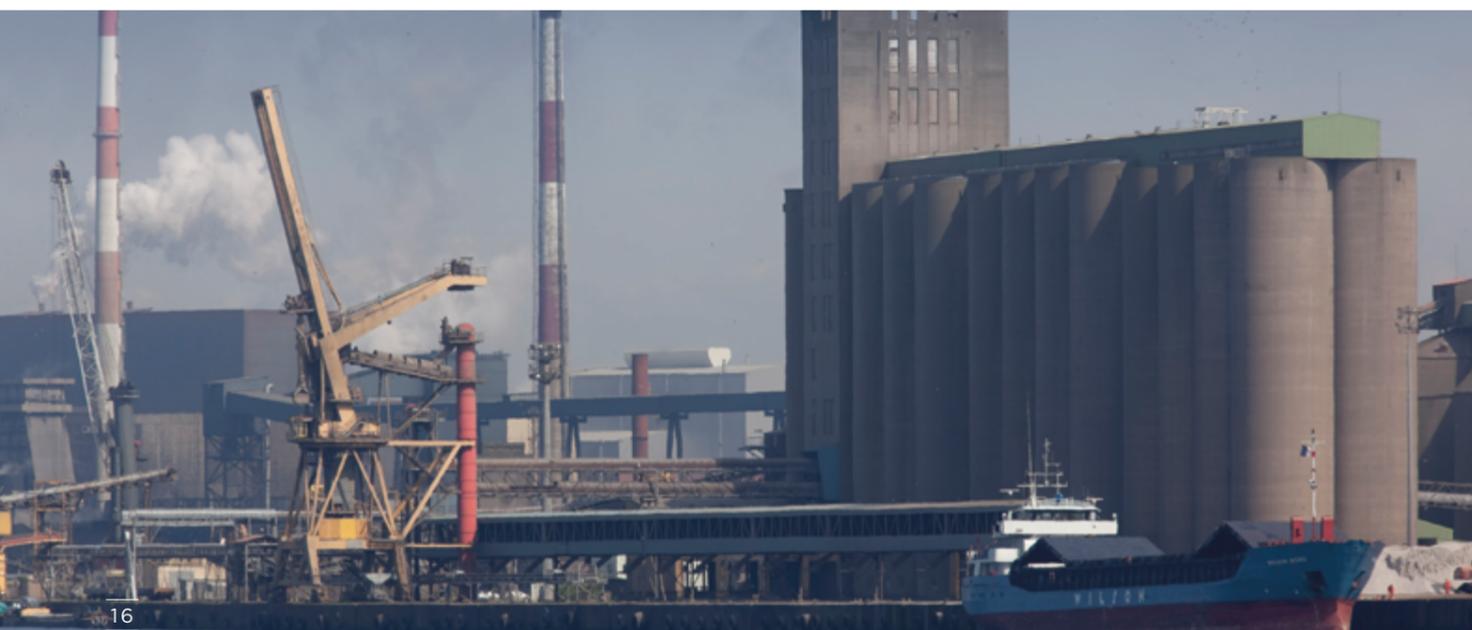
## ALEXANDER DUMON SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT PROVINCIAL FLANDRE OCCIDENTALE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Depuis quelques années, la société de développement provincial (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij, POM) de Flandre occidentale propose des solutions pour les grands chargeurs et les prestataires de services logistiques en Flandre occidentale.

À l'aide du projet Seine Escaut, nous partons à la recherche de zones d'activité supplémentaires liées aux voies d'eau en Flandre occidentale, où la demande est très importante. Seine Escaut comporte également de nombreuses opportunités pour les centres de transbordement régionaux à Wielsbeke et Avelgem, ainsi que pour le futur River Termi-

nal Roeselare. Outre les possibilités de développement de l'infrastructure, Seine Escaut renforce aussi le 'mental shift' opéré au sein des entreprises, en vue de s'engager en faveur d'un 'modal shift' (changement modal) et d'opter davantage pour le transport par voies d'eau.

Cette évolution est nécessaire pour offrir des chances de développement optimales à une région industrielle forte telle que le centre et le sud-ouest de la Flandre. L'intérêt social d'un projet comme Seine Escaut ne doit pas être sous-estimé. Dans les prochaines années, POM West-Vlaanderen entend continuer à soutenir le projet.



Port de Dunkerque © VNF/Phileas.Fotos

## 1.5 UNE NOUVELLE OFFRE DE SERVICE CONSTRUITE DANS LA DURÉE À TRAVERS DES PARTENARIATS DURABLES EUROPÉENS

La création d'un cluster fluvial à l'échelle nationale et européenne et l'engagement des transporteurs, des chargeurs et des gestionnaires d'infrastructure est une condition nécessaire pour disposer d'offres intégrées et standardisées de logistique fluviale comme celles du transport combiné rail/route qui a développé de très nombreuses solutions efficaces pour les industriels (Eurotunnel, Modalhor, Cargobeamer,...). L'offre réduite en France de construction et d'entretien de bateaux, comme d'équipements portuaires pourra être élargie avec le support du comité stratégique de filière «Naval et Maritime» qui

dispose de fortes compétences techniques et industrielles pour la construction de bateaux fluviaux. Ce cluster fluvial, mise en réseau avec l'industrie flamande et wallonne, doit permettre de développer une communauté d'intérêts couvrant des besoins et des attentes très différents, et notamment permettre la construction de bateaux, mais beaucoup plus largement contribuer à la cohérence d'un système de transport ne pouvant être maîtrisé par un seul acteur. Ce cluster doit s'approprier aussi le secteur du tourisme, et notamment des paquebots fluviaux, dont la dynamique est porteuse d'innovations pour le secteur.

**FRANCK GRIMONPREZ**  
PRÉSIDENT LOG'S

Log'S, leader de la prestation logistique au Nord de Paris, a mis en place en 2002 son premier site multimodal au cœur d'un bassin d'emploi où la valeur travail est forte.

**LE FUTUR CANAL SEINE-NORD, ET SES 107 KM, PERMETTRA D'ACCUEILLIR DES CONVOIS POUSSÉS Pouvant contenir JUSQU'À 4 400 TONNES DE MARCHANDISES.**

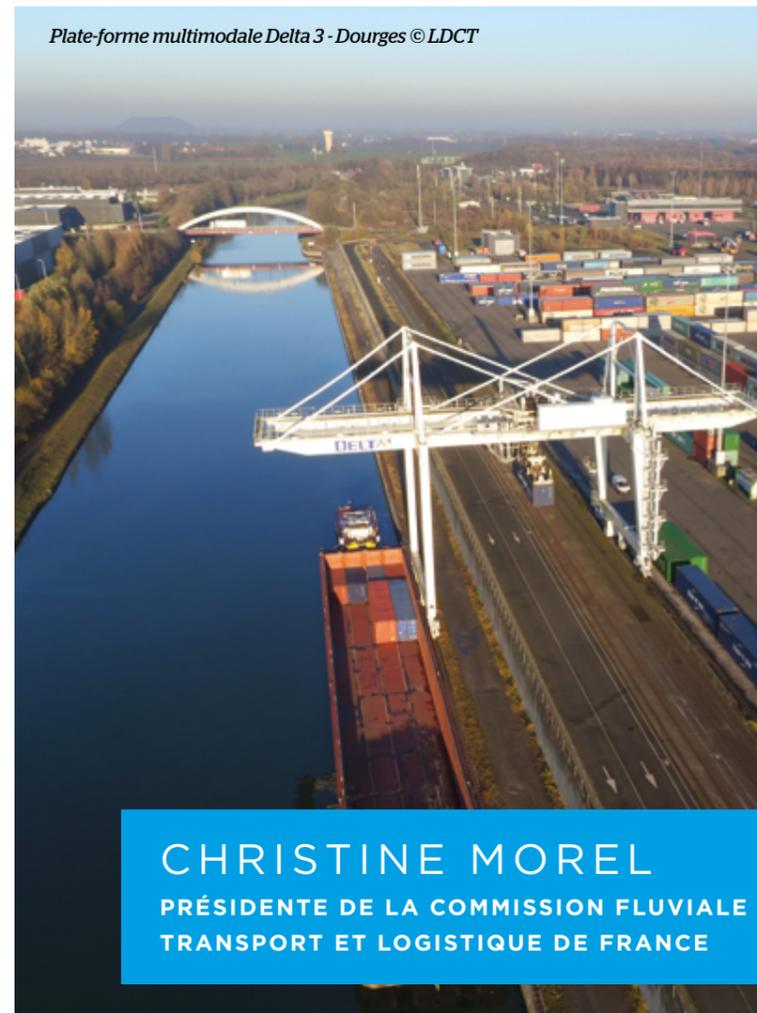
Situé au bord de l'Escaut à Anzin, le campus logistique Log'S embranché fluvial, fer et route constitue aujourd'hui une plateforme multimodale de 100 000 m<sup>2</sup>. Des tonnes de marchandises arrivent chaque jour depuis l'Asie. Grâce au réseau Seine-Escaut, nous espérons pouvoir bientôt élargir la zone de navigation de nos péniches pour atteindre le grand bassin parisien et l'ensemble du réseau de la Seine et ses ports importants et ex-

ports, mais aussi mutualiser l'utilisation des barges range Nord avec les ports maritimes du Havre et de Dunkerque pour en faire des portes d'entrée en Europe... Accélérer la massification des stocks de nos clients, réduire le nombre d'entrepôts de taille intermédiaire, et

**DAVANTAGE LES ACCOMPAGNER SUR DES SOLUTIONS XXL SITUÉES AU BARYCENTRE D'UN BASSIN DE 100 MILLIONS DE CONSOMMATEURS À L'OUEST DE L'EUROPE.**

Nous pourrions ainsi développer d'autres plateformes multimodales sur Cambrai, Peronne, Nesles et Noyon. Les 1100 km du réseau fluvial européen Seine-Escaut, c'est la perspective de milliers de camions en moins sur une autoroute A1 saturée, ainsi que la création de 45 000 emplois entre la Seine et l'Escaut d'ici 2050.

Plate-forme multimodale Delta 3 - Dourges © LDCT



Port de Nogent-sur-Seine © VNF



**CHRISTINE MOREL**  
PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION FLUVIALE  
TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE

Seine-Escaut représente pour la filière un formidable levier de croissance et va accentuer la massification et l'optimisation des flux logistiques via les ports maritimes et intérieurs. Elle contribuera à rendre le report modal plus compétitif. Aujourd'hui celle-ci ne représente que 3%, la marge de progression est donc très importante. Le fret fluvial a d'autres atouts : il est sûr et très fiable, les réseaux ne sont pas congestionnés en France!

Ce futur couloir permettra de relier au gabarit Vb le port du Havre à celui de Constantza. La moitié nord des voies navigables françaises prendra une autre dimension dans le maillage du transport européen. L'Union européenne a placé comme projet prioritaire le projet Seine-Escaut car vecteur d'une meilleure interconnexion des bassins européens, d'un point de vue économique mais aussi écologique.

Nos entreprises et celles de la filière vont gagner en compétitivité et en attractivité grâce à ce nouveau réseau multimodal européen.

**L'AUGMENTATION DU GABARIT ET LA DIMINUTION DES RUPTURES DES CHARGES DEVRONT PERMETTRE UNE PROGRESSION DE LA PART DU FLUVIAL.**

Les industries localisées aux abords du plus grand réseau fluvial européen auront demain une alternative modale qui devra leur permettre à elles aussi d'en tirer profit. C'est pourquoi, nous sommes impatients de voir ce projet se concrétiser!

## 2 LES ALLIANCES DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT AVEC LES TERRITOIRES



Les politiques publiques impactées par le projet Seine-Escaut et le caractère multi-fonctionnel de la voie d'eau ouvrent aux membres du GEIE Seine-Escaut un large champ d'alliances et de partenariats avec les régions et les acteurs économiques pour mettre en œuvre l'ensemble des effets attendus du projet: coordination portuaire pour en faire une nouvelle porte d'entrée en Europe, développement de hubs multimodaux de niveau européen, collaboration entre les différentes filières industrielles et logistiques, réindustrialisation des territoires, ouverture européenne et internationale des villes de Seine-Escaut, nouvel espace de vie et de développement pour les citoyens... le réseau Seine-Escaut permet de tisser les liens entre les territoires et d'y créer de nouvelles synergies

<b>2.1 UN NOUVEL ESPACE DE DÉVELOPPEMENT POUR LES CITOYENS ET LES ACTEURS ÉCONOMIQUES</b> .....	22 -25
<b>2.2 UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE AUTOUR D'UN NOUVEAU RÉSEAU INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE</b> .....	26 -27
<b>2.3 AGRICULTURE ET AGRO-INDUSTRIE AUX RACINES DU LIEN DU FLEUVE AVEC LES TERRITOIRES</b> .....	28 -29
<b>2.4 COMPÉTITIVITÉ ET SÉCURITÉ POUR PÉRENNISER UNE PERFORMANCE FIABLE ET ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE</b> .....	30 -31
<b>2.5 SEINE-ESCAUT UNE SOLUTION D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE POUR RECYCLER LES RESSOURCES DE LA CONSTRUCTION, DE L'AGRICULTURE ET DE L'INDUSTRIE</b> .....	32 -33
<b>2.6 UNE NOUVELLE DYNAMIQUE FLUVIALE POUR LE BTP</b> .....	34 -35

## 2.1 UN NOUVEL ESPACE DE DÉVELOPPEMENT POUR LES CITOYENS ET LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

L'atteinte de chacun de ces objectifs nécessite la mise en œuvre d'une gouvernance spécifique entre les membres du GEIE Seine-Escaut, les collectivités, les transporteurs, les chargeurs et les ports maritimes et intérieurs; ils se déclinent à différentes échelles locale, régionale, nationale, européenne et internationale. En 2017, le mandat confié par la Commission intergouvernementale au GEIE Seine-Escaut s'est exercé principalement aux dimensions nationale, européenne et internationale. Les dimensions locales et régionales ont été gérées avec leurs partenaires territoriaux par chacune des entités exécutantes (Voies navi-

gables de France, De Vlaamse Waterweg et Service Public de Wallonie) en charge de l'exploitation des 1100 km de la liaison européenne, et par la Société du Canal Seine-Nord Europe pour la construction du maillon manquant entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac.

### LES ÉCHELLES LOCALES ET RÉGIONALES SONT GÉRÉES AVEC LEURS PARTENAIRES TERRITORIAUX



Ateliers picards © Agglomération de Compiègne

### JEAN-NOEL GUESNIER MAIRE DE CHOISY AU BAC

Les réunions des ateliers chargeurs qui se sont tenues à Compiègne en octobre 2017 ont ouvert la voie pour relancer une concertation avec les acteurs économiques qui attendent la mise en œuvre de Seine-Escaut et, dans un premier temps du projet Multiregio, pour familiariser les entreprises avec les solutions fluviales sur le réseau actuel. Sur le territoire de l'agglomération de Compiègne, les filières de l'industrie mécanique, de l'agro-industrie, du BTP, du recyclage seront sollicitées dans ce contexte. Le Compiégnois a anticipé l'essor du transport fluvial et facilité l'implantation de la plateforme multimodale de Longueil Ste Marie; la construction de bateaux et la maintenance fluviale restent des enjeux importants pour l'implantation d'un chantier naval. Les partenariats avec l'Université de Technologie de Compiègne sont des atouts majeurs pour le développement autour de l'hydrodynamique navale et précisément sur l'ensemble des mouvements des bateaux (manœuvre, surfoncement statique et dynamique) et leur

impact sur les chenaux (remise en suspension des sédiments, battillage et impact sur les berges). Ces partenariats concerneront également la technologie pour

### LA CONCEPTION D'UN BATEAU DU FUTUR ET DE POUSSEURS PROPULSÉS PAR L'ÉNERGIE NON-FOSSILE.

Considéré comme un mode de transport propre, le fluvial participe à la croissance verte, c'est à dire qu'il participe au développement économique en étant respectueux de l'environnement, non seulement en termes de propulsion mais également dans la capacité à produire de l'énergie électrique. six écluses implantées sur les 107 km de canal, avec des hauteurs d'eau de 3 à 25 m de hauteur, sont des opportunités en faveur de la transition énergétique permettant de concevoir des systèmes fournissant de l'énergie renouvelable pour les industries implantées en bord à canal.

### ALAIN VERNA

PRÉSIDENT TOSHIBA TEC EUROPE IMAGING SYSTEMS ,  
PRÉSIDENT LOGISTIQUE SEINE-NORMANDIE

Logistique Seine-Normandie souhaite développer l'expertise territoriale grâce à la mise en place d'un observatoire économique sur l'ensemble du territoire, notamment pour se préparer à la mise en œuvre de 2 corridors multimodaux européens Atlantique et Mer du Nord - Méditerranée.

La démarche interrégionale lancée en 2017 par les CESER des Hauts-de-France, d'Île-de-France et de Normandie pour construire progressivement

### UNE DÉMARCHE SEINE-ESCAUT ENTRE LES 3 RÉGIONS EST ESSENTIELLE POUR FAIRE DE NOS GRANDS PORTS MARITIMES DES PORTES D'ENTRÉE EUROPÉENNES EN FRANCE.

Nous devons nous préparer collectivement avec nos grandes filières industrielles à cette opportunité apportée le long des 1100 km du réseau

Seine-Escaut. Nous avons besoin d'un lien fixe fluvial performant à Port 2000, d'une fiabilisation et d'une augmentation de capacité des infrastructures fluviales de la Seine en amont et en aval de Paris et de l'Oise jusqu'au canal Seine-Nord Europe, d'un réseau de ports intérieurs de niveau européen pour reprendre les parts de marché perdues par nos ports maritimes durant les 40 dernières années, d'une offre logistique fluviale intégrée et multimodale avec la route et le rail pour qu'elle soit simple et économique pour les industriels.

Des partenariats entre le secteur public et le secteur privé sont essentiels pour que la voix de l'industrie, de l'agriculture et du BTP soit entendue comme celle de tous les citoyens, car ce sont la compétitivité et l'attractivité des entreprises et de leurs salariés qui créent la richesse en France. Leur association à la gouvernance économique du réseau Seine-Escaut est une opportunité forte à laquelle nous souhaitons contribuer.

### VOURO CASIER

BOURGMESTRE DE WERVICQ - DÉVELOPPEMENT URBAIN

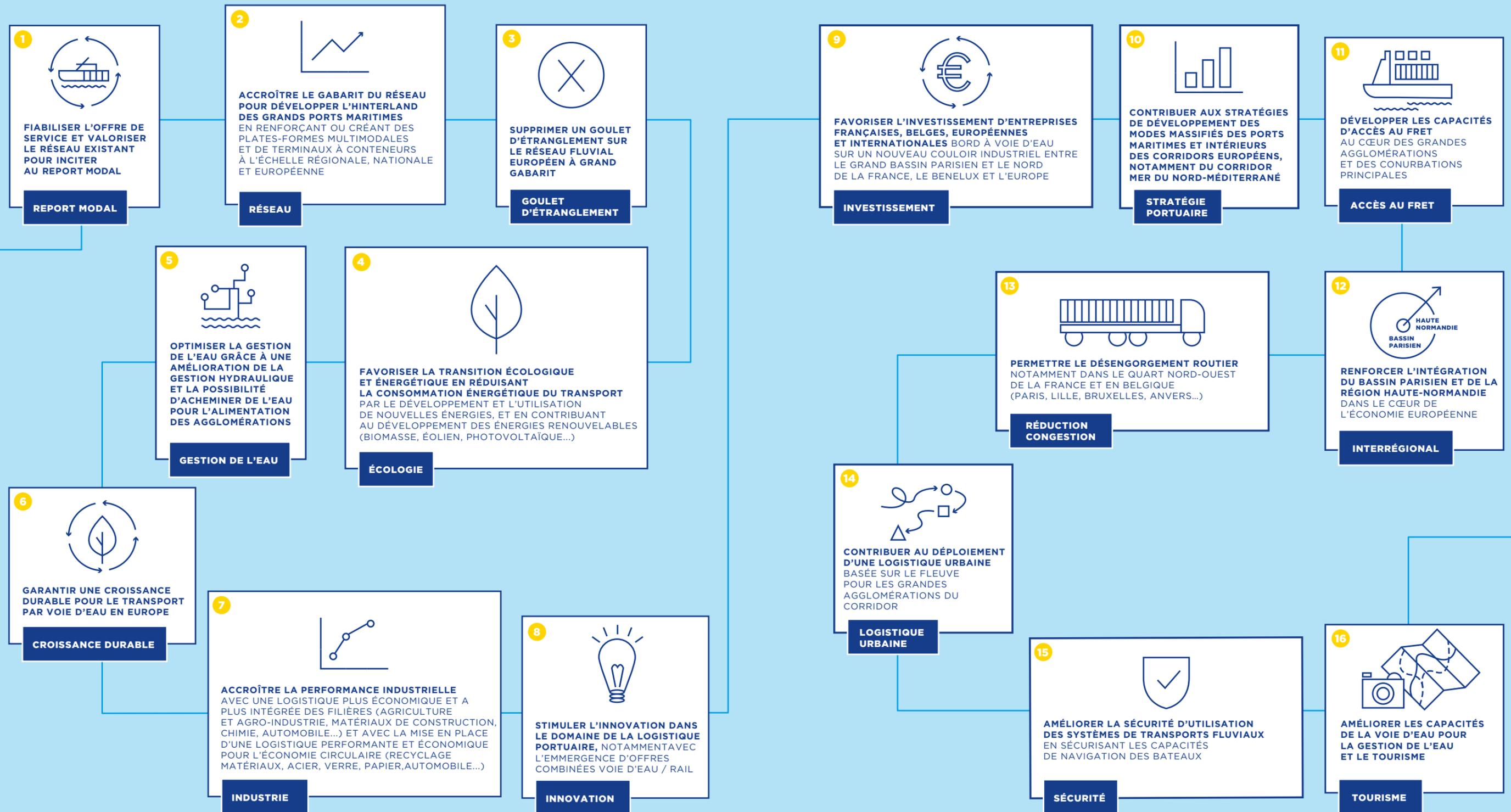
Le 25 mai 2017, l'inauguration de notre nouveau pont sur la Lys (Leiebrug), sous un soleil radieux, a suscité le plus vif intérêt. Grâce aux nouvelles rives de la Lys et au réaménagement du Marché du vendredi, un certain nombre de lieux publics ont bénéficié d'une importante plus-value.

L'apparence autrefois morne des environs du pont a laissé la place à un endroit animé et convivial, où il fait bon se balader, faire du vélo, se détendre et se rencontrer.

Nous examinons en outre toutes les possibilités de rapprochement entre la ville et la Lys. Le projet Seine Escaut et les travaux sur et le long de la Lys sont une vraie aubaine pour nous.

Sans les efforts de la société De Vlaamse Waterweg nv, cela aurait été impossible pour nous, petite ville de province. Je garde un excellent souvenir de notre collaboration agréable et j'espère pouvoir profiter encore longtemps de ces magnifiques réalisations.

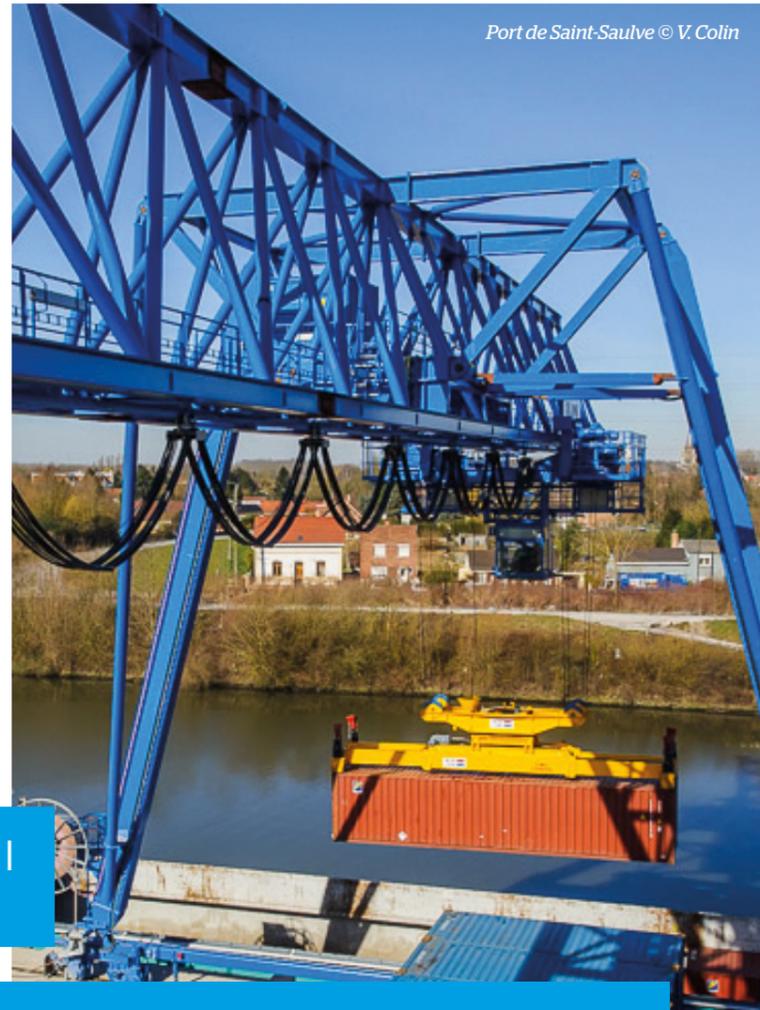
LES OBJECTIFS FIXÉS EN 2015 PAR LES PARTENAIRES DU GEIE SEINE-ESCAUT SONT MIS EN ŒUVRE DANS UNE DÉMARCHE PARTENARIALE POUR RÉPONDRE AUX PRIORITÉS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE



## 2.2 UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE AUTOUR D'UN NOUVEAU RÉSEAU INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE

**Ce réseau multimodal industriel et logistique n'est pas une simple infrastructure fluviale, c'est une offre de service au sein d'un système global de transport qui répond directement aux priorités de l'article 29 du règlement RTE-T pour les solutions multimodales:**

- Interconnexion effective et intégration des infrastructures, notamment des terminaux de fret et des plates-formes logistique au sein des corridors du réseau prioritaire;
- Élimination des barrières techniques et administratives au développement du transport multimodal (études des services voie d'eau/rail du corridor Amsterdam/ Marseille 2013-2016)
- Développement d'un système d'information entre les différents modes de transport pour permettre la mise en œuvre. L'offre de service évoluera progressivement entre 2015 et 2030 le long du corridor suivant l'ouverture progressive de chacune des sections du réseau Seine-Escaut.



**JULIETTE DUSZYNSKI**  
DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE NORLINK PORTS

Aujourd'hui ce ne sont plus les ports qui sont en concurrence mais les corridors européens. Ces systèmes intégrés ou gateways changent les paradigmes de la compétition entre les espaces portuaires. Ce constat amène à s'interroger sur l'organisation de nos territoires car raisonner en systèmes territoriaux des flux est une approche originale pour notre pays organisé autour d'un découpage administratif établi (régions, départements, communes). Il s'agit bien aujourd'hui de créer du lien pour créer de la valeur. Nous assistons à une véritable mutation des échelles et des cadres de référence pour saisir les nouveaux territoires. **Le pouvoir est redistribué dans un nou-**

**veau modèle où l'important est non seulement de mettre en place une coopération entre tous les acteurs (citoyens, clients, salariés, collectivités, entreprises) mais aussi d'opérer en synergie entre les institutions publiques et privées.**

Dans ce contexte, l'association des Ports des Hauts-de-France, Norlink Ports, doit permettre de fixer la valeur dans des chaînes logistiques de plus en plus fluides et mobiles. À terme, avec la liaison Seine-Escaut, Norlink Ports sera au barycentre d'un système majeur du continent européen, offrant une convergence d'intérêts locaux, nationaux et européens: le système Seine-Escaut.

Le long des 107 kilomètres du canal Seine-Nord Europe, 4 ports intérieurs seront développés: Cambrai Marquion dans le Nord (156 ha), Péronne-Haute Picardie (60ha) et Nesle (78ha) dans la Somme et Noyon (60ha) dans l'Oise. **Ces ports, plates-formes multimodales à vocation logistique et industrielle (céréales, agro-industrie, biomasse, matériaux de construction, produits recyclables, chimie, sidérurgie, automobile, agro-alimentaire et grande distribution,...) serviront les objectifs suivants:**

- Développer le trafic fluvial sur le réseau à grand gabarit au niveau régional, national et européen pour garantir une desserte massifiée et équilibrée des territoires autant pour la desserte régionale, que pour les échanges intra-européens et internationaux.
- Participer au report modal de la route vers le fluvial et le ferroviaire, diminuant ainsi les

- émissions de CO<sup>2</sup> dans l'atmosphère,
  - Contribuer dans le cadre du réseau central européen «Core network» à la mise en connexion des réseaux fluviaux, ferroviaires et autoroutiers européens pour offrir une meilleure fluidité et un meilleur maillage grâce à des offres de transport combiné multimodales voie d'eau/route et voie d'eau/rail
  - Participer au développement de l'hinterland et de la compétitivité des ports intérieurs et des grands ports maritimes français et flamande en les mettant en réseau avec les 20000 kilomètres des voies fluviales européennes à grand gabarit et leurs ports intérieurs,
  - Structurer le territoire par l'implantation de «centres européens de distribution», de pôles d'excellence et leur intégration à l'ensemble des infrastructures de transport de la région
- Le projet Multiregio contribuera à préfigurer entre 2018 et 2025 les futurs trafics de ces plates-formes en développant les trafics existants des quais du canal du Nord avec une approche multi-site et multi-filière permettant de mutualiser les coûts et les solutions logistiques (barges multilots).

**STÉPHANE DEMILLY**  
DÉPUTÉ DE LA SOMME

Les futures plateformes multimodales du canal Seine-Nord Europe constituent des outils majeurs pour le développement et le rayonnement de nos territoires. Création d'emplois, réindustrialisation, maintien et création de valeur ajoutée sur place, mais aussi émergence d'activités économiques nouvelles pour les bassins de vie concernés, sont autant d'atouts qui nécessitent une large mobilisation autour de ce projet. C'est dans ce cadre que les acteurs du territoire, au premier rang desquels les collectivités territoriales et les entreprises, ont conduit en 2016 et 2017, en lien avec la démarche Grand Chantier menée par l'État et aux côtés de la Société du Canal Seine-Nord Europe, un travail important permettant de s'approprier ces projets et tracer les perspectives de ces futures plateformes. Le Comité Stratégique, prévu par la loi qui a créé la Société du Canal Seine-Nord Europe, sera un lieu renforçant ces démarches et permettant de définir les synergies possibles.

**LES PLATEFORMES PERMETTRONT DE CONNECTER NOS TERRITOIRES AVEC LES GRANDS PORTS FRANÇAIS ET DU NORD DE L'EUROPE.**

Elles constitueront en effet des hubs logistiques européens sur le réseau Seine-Escaut, au cœur de nos territoires, pour les différentes filières.

Elles participeront ainsi au renforcement de l'attractivité et de la compétitivité des industries et des ports maritimes de l'ensemble du grand nord de la France. L'alimentation de façon massifiée, par la voie d'eau, d'un bassin de population de 12 millions d'habitants qui consomment les produits agricoles, les transformations primaires et secondaires, est bien ici un enjeu phare de ces nouvelles infrastructures.

## 2.3 AGRICULTURE ET AGRO-INDUSTRIE AUX RACINES DU LIEN DU FLEUVE AVEC LES TERRITOIRES

Premier secteur de la logistique fluviale et premier contributeur net de la balance commerciale française, ce secteur est intimement lié à la voie d'eau au cœur des zones de production agricole et de consommation en zone urbaine. Les consultations effectuées à l'automne 2017 dans le cadre du conseil d'orientation des infrastructures ont précisé les enjeux et les attentes de la filière vis-à-vis du secteur fluvial et de la logistique multimodale

- 1 Accessibilité directe au cœur des zones urbaines;
- 2 Accessibilité directe aux grands ports maritimes pour l'exportation et l'importation (céréales et agro-industries,...);
- 3 Réduction des coûts de transport avec transformations primaires et secondaires bord à voie d'eau;
- 4 Traçabilité et sécurité des envois, en particulier avec les SIF (système d'information fluviale)
- 5 Echanges européens facilités à travers les corridors multimodaux européens;
- 6 Massification pour faire baisser le coût du transport en vrac ou en conteneurs;

Les principaux enjeux de développement logistique pour le secteur agro-industriel sont les suivants:

- 1 Augmentation du taux de transformation bord à voie d'eau
- 2 Augmentation de la distribution urbaine par voie d'eau pour les produits de base et les produits transformés;
- 3 Élargissement du maillage territorial (petit gabarit proche) avec une approche de convois multilots;
- 4 Baisse des coûts par mutualisation intra-filière et/ou inter filière (le plus fréquent);
- 5 Baisse des coûts de transport par optimisation de la rupture de charge et multimodalité;
- 6 Baisse des coûts par automatisation et autonomie des unités fluviales;
- 7 Développement du conteneur terrestre 45'Pallet wide (50% plus performant que le conteneur Iso avec 3 Europalettes de large au lieu de 2)
- 8 Flottes multilots avec carburant renouvelable et zéro émission en zone urbaine;
- 9 Réseaux d'énergie renouvelable bord à voie d'eau



Terminal conteneurs de Grand Couronne  
© HAROPA - Port de Rouen P. Boulen



LES ALLIANCES DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT AVEC LES TERRITOIRES

### DANY EYBEN

BUSINESS DEVELOPMENT MANAGER CHEZ DELCATRANS (RIVER TERMINAL WIELSBEKE) - LOGISTIQUE

River terminal Wielsbeke  
© POM West Vlaanderen (hires)

Chez Delcatrans, nous investissons largement dans une offre multimodale à l'intention des entreprises industrielles et des acteurs logistiques établis dans le sud-ouest de la Flandre et le nord de la France. Le projet Seine-Escaut offre d'énormes opportunités de croissance pour les solutions de navigation intérieure performantes, en particulier pour l'ancrage et le développement du River Terminal Wielsbeke.

L'ancrage infrastructurel et le développement ultérieur du centre de transbordement à Wielsbeke se sont vu offrir des chances de croissance supplémentaires, entre autres grâce à une collaboration publique intelligente entre POM West-Vlaanderen et De Vlaamse Waterweg nv, ainsi qu'avec Seine-Escaut. De cette manière, Delcatrans peut continuer à se développer, pour devenir un acteur logistique multimodal possédant d'excellents atouts pour la navigation intérieure.

### CHRISTOPHE BUISSET

PRÉSIDENT CHAMBRE D'AGRICULTURE DES HAUTS-DE-FRANCE

À nos yeux, le projet Seine-Escaut est primordial pour l'agriculture de la région Hauts-de-France, qui est la première région productrice de biomasse agricole. Ce canal est indispensable pour que nous restions compétitifs dans le cadre de la mondialisation des échanges, qui se développe à très grande vitesse. En effet, il nous permettra de gagner entre 5 et 10 euros la tonne de fret. Plus généralement, c'est l'économie de notre territoire qui sera gagnante. Pour moi, le développement de l'agriculture est un enjeu essentiel, mais il nous faut monter en gamme, comme l'a dit le Président de la République.

**SOIENT LOCALISÉS DANS CES ZONES POUR CRÉER DES EMPLOIS.**

La région Hauts-de-France est au cœur d'une immense plateforme multimodale à l'échelle européenne - voies navigables, réseau ferré et autoroutier -, et ce canal va nous permettre d'ouvrir des portes vers le monde avec le développement des ports. Édouard Philippe, dans son discours au Havre fin novembre, parlait justement du développement des ports français. Je suis d'accord avec lui, il ne faut surtout pas mettre en concurrence les ports français entre eux, il faut qu'ils se développent ensemble, de manière coordonnée. Nous avons des fleurons mondiaux, comme Téréos, Bonduelle, Roquette, ou encore Lesaffre dans les levures. Nous voulons qu'ils se développent chez nous, dans les Hauts-de-France.

**POUR MONTER EN GAMME, IL FAUT QUE NOUS SOYONS COMPÉTITIFS, DONC QUE LES OUTILS DE TRANSFORMATION**

## 2.4 COMPÉTITIVITÉ ET SÉCURITÉ, POUR PÉRENNISER UNE PERFORMANCE FIABLE ET ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE

Secteur historique de la voie d'eau, les industries chimiques, entreprises mondiales, sont localisées en France sur la Seine, le Rhône et le Rhin comme sur les réseaux fluviaux au Benelux, en Allemagne, aux USA et au Canada. Elles se sont engagées en 2017 dans un partenariat étroit avec le secteur fluvial et notamment sur le réseau Seine-Escaut, en soulignant auprès du Conseil d'orientation des infrastructures le caractère stratégique des modes massifiés pour assurer la fiabilité et la sécurité de leur logistique, renforcer la compétitivité et l'attractivité de leur filière. La concentration industrielle

de ce secteur très électro-intensif et la maîtrise du risque de transport de produits dangereux en font un partenaire naturel des gestionnaires de la voie d'eau. Le contrôle des échanges entre centres de production et de consommation européens et internationaux favorise ce partenariat. Les localisations bord à voie d'eau et le transport fluvial apportent comme au secteur agricole des bénéfices similaires, ainsi que l'accessibilité directe au cœur des concentrations industrielles de ce secteur, l'accessibilité directe aux grands ports maritimes pour l'exportation et l'importation.



Dès le début des travaux du Canal Seine-Nord Europe les barges Multiregio achemineront par le canal du Nord les milliers de tonnes de fuel nécessaires avec une solution économique et écologique pour 1000 engins de chantier qui vont terrasser près de 60 millions de m<sup>3</sup> de matériaux. Ce sera ensuite un système logistique durable pour les chantiers de terrassement de l'Europe du Nord, et pour les besoins des industries bord à voie d'eau.

**UN SYSTÈME LOGISTIQUE DURABLE POUR LES CHANTIERS DE TERRASSEMENT DE L'EUROPE DU NORD**

**PASCAL JUERY**  
PRÉSIDENT UNION DES INDUSTRIES CHIMIQUES

Le transport de produits chimiques en France reste en très grande majorité un transport par route (environ 85%). La part modale du transport fluvial et fluvio-maritime est de l'ordre de 6%. Cependant, l'Union des Industries Chimiques ne cesse de défendre les modes de transport durable pour des raisons évidentes de sécurité et de respect de l'environnement. L'UIC milite pour une industrie chimique synonyme de clé de voûte d'une économie durable. Pour cela, le secteur doit s'appuyer sur les modes de transport adaptés, notamment le fluvial, en particulier dans les régions où le réseau routier est saturé, comme l'Île-de-France. **En cela, le futur canal Seine-Nord Europe constitue une composante essentielle pour notre industrie, par ailleurs fortement dépendante du commerce international, avec de nombreux flux intracommunautaires.** Mais, avec un tissu industriel morcelé, la question essentielle de notre secteur est de pouvoir amener les produits bord à voie d'eau (pré et post-acheminement)

C'est pourquoi l'Union des Industries Chimiques a mené en 2013-2014, en lien notamment avec VNF, une étude sur le transport de produits chimiques par la voie d'eau sur le bassin Seine-Nord-Pas de Calais, dans le but d'accompagner un report modal significatif pour les trafics maîtrisés par les acteurs de la filière chimie et engrais. L'étude, qui a été soutenue par les représentants de l'UIC en régions Picardie/Champagne Ardennes et Hauts-de-France a porté notamment sur l'évolution des gabarits des infrastructures, l'évolution des techniques de transport et les innovations permettant de développer le transport fluvial. Il est ressorti notamment

**UN OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION MIS À LA DISPOSITION DES INDUSTRIELS DE LA CHIMIE POUR ÉTUDIER FLUX PAR FLUX L'INTÉRÊT DU TRANSPORT FLUVIAL.**

**CORALIE SIMONET**  
TOTAL INLAND WATERWAYS CHARTERING MANAGER

Pour un acteur comme Total, la massification dans l'organisation logistique est une priorité pour améliorer la performance écologique et réduire les coûts de transport. Le projet européen Seine-Escaut s'inscrit dans cette dynamique de massification, la construction d'une liaison fluviale entre la France, la Belgique et les Pays-Bas va permettre de relier le Grand Bassin Parisien aux 20 000 km de voies fluviales à grand gabarit du nord de l'Europe. Ce projet participe à l'émergence d'offres de transport multimodales en reliant les logistiques fluviales, maritimes et ferroviaires. Le marché pétrochimique de la zone Anvers / Rotterdam / Amsterdam (ARA) est un marché très liquide avec une

nombre important d'acteurs (traders, industriels, affréteurs) et les potentialités de développements économiques pour le Bassin Parisien en relation avec la liaison Seine-Escaut sont multiples.

**CE PROJET VA ÉGALEMENT CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DE LA FLOTTE EUROPÉENNE**

accompagnée d'une offre de transport plus grande et plus harmonisée, ce qui aura un impact positif sur nos gains de compétitivité.

## 2.5 SEINE-ESCAUT UNE SOLUTION D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE POUR RECYCLER LES RESSOURCES DE LA CONSTRUCTION, DE L'AGRICULTURE ET DE L'INDUSTRIE

Le secteur du recyclage des différentes natures de déchets est très sensible aux coûts de transport et à la disponibilité de foncier pour transformer des produits.

Le potentiel d'augmentation des taux de recyclage est directement lié au potentiel de massification de la voie d'eau, à son mode logistique pendulaire adapté à l'économie circulaire, et au très faible coût de traction par rapport aux autres modes de transport.

Le maillage européen du réseau fluvial Seine-Escaut concerne le traitement de déchets de plus de 50 millions d'habitants et favorise la mise en place d'une logistique massifiée et structurée de ce secteur :

- 1 Très bonne accessibilité au cœur des zones urbaines (Le Havre, Rouen, Paris, Lille, Valenciennes, Bruxelles, Liège, Gand,....)
- 2 Localisation des centres de tri/collecte, des centres de tri spécifique et des usines de traitement bord à voie d'eau le long des 1100 km du réseau ;
- 3 Massification, très faible coût de transport et systématisation de l'utilisation du conteneur ;
- 4 Possibilités de flux pendulaires par la voie d'eau entre matières premières secondaires et produits provenant du recyclage des consommations européennes ;
- 5 Amélioration de la performance et consolidation des équipements de recyclage existants le long du corridor

Cette filière industrielle représente, avec les conteneurs, un des plus importants secteurs en terme de croissance du trafic fluvial et se répartit en plusieurs segments d'activités (ex: déchets du BTP, terres polluées, déchets verts, métaux, papier-carton,...) suivant l'origine et la destination de ces matières premières secondaires. La mise à disposition pour les industriels à l'échelle du réseau Seine-Escaut d'un



Verdipole qui a utilisé le fluvial pour transporter les craies extraites du chantier Lillenum pour les envoyer vers Blaringhem pour réutilisation à terme ©VNF A.Lebon

système d'information géographique regroupant les principaux points de collecte, de stockage, de transformation et du réseau fluvial grand et moyen gabarit, comme cela existe en Île-de-France avec l'Observatoire régional des déchets en Île-de-France, permet d'augmenter le niveau de massification des différentes filières et donc les taux de recyclage.

Transport de craies extraites du chantier Lillenum (NDPC) en vue de réutilisation © A. Lebon

### ERWAN LE MEUR

DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT PAPREC ET PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE DE GENNEVILLIERS

Paprec est en France le leader du recyclage, avec 200 sites et 11 millions de tonnes de déchets collectés chaque année. Pour nous, mettre en action le développement durable et l'économie circulaire n'est rien moins qu'une partie de notre ADN !

**NOUS PARTICIPONS ACTIVEMENT À LA DÉFENSE DES ACCÈS AUX FLEUVES ET AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL**

En Île-de-France, par exemple, le groupe possède une péniche qui fait transiter par la Seine les déchets de chantiers vers son site de Gennevilliers les gravats partent ensuite par le même mode vers les carrières de l'Oise. Dans les Hauts-de-France, nous avons plusieurs sites en bord de fleuve. Le développement de la liaison Seine Escaut permettrait de les relier et de faire transiter déchets entrants et matières premières issues du recyclage par cette voie plutôt que par la route.

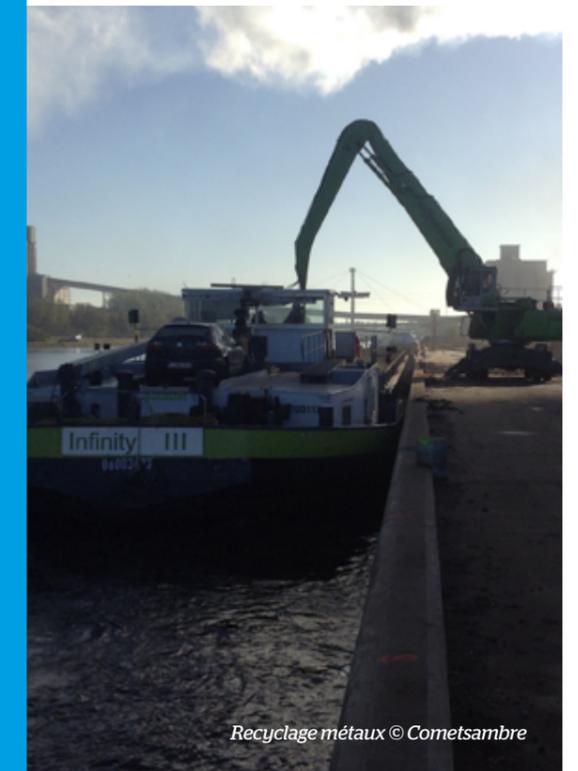
### PHILIPPE MERCIER

RESPONSABLE TRANSPORT DU GROUPE COMET

D'une part, nos principaux clients sont des sidérurgistes qui souhaitent être livrés par bateau à condition de respecter des horaires précis et de garder une certaine flexibilité.

Ce choix logistique nous permet donc de garantir des livraisons just in time chez nos clients aciéristes. D'autre part, l'intérêt économique de cette nouvelle organisation logistique a été déterminant dans la réalisation de cet investissement. Par ailleurs, une meilleure maîtrise de notre logistique était indispensable pour poursuivre et maîtriser notre croissance.

Enfin, la mise en service en 2008 d'un nouveau site de tri, traitement et valorisation de matières métalliques à Obourg, le long du canal Nimy-Blaton Péronnes, va générer d'importants flux de matières entre nos implantations de Châtelet et Obourg. Nous avons besoin d'une solution fiable et économique pour absorber ces nouveaux volumes de transport ».



Recyclage métaux © Cometsambre

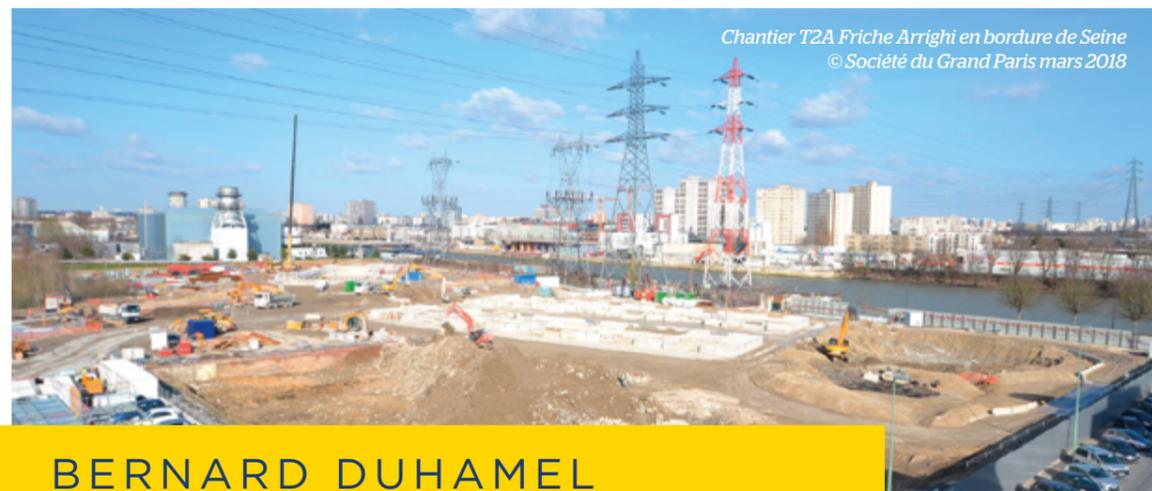
## 2.6 UNE NOUVELLE DYNAMIQUE FLUVIALE POUR LE BTP

Les concertations engagées par le GEIE Seine-Escaut depuis 2009 ont mis en évidence que le secteur du bâtiment et des travaux publics n'est pas seulement concerné par les travaux, mais est un utilisateur important de la voie d'eau, notamment pour apporter les matériaux de construction et les produits préfabriqués au cœur des agglomérations européennes.

Le projet de métro du Grand Paris, comme celui de Crossrail et des Jeux olympiques de Londres en 2012 avec la Tamise, s'appuie très largement sur le réseau du bassin de la Seine

pour réduire au maximum les transport routier. En installant bord à voie d'eau leurs usines de préfabrication (tuyaux, voussoirs de tunnels, mâts, éoliennes, éléments préfabriqués du bâtiment et des travaux publics,...) les entreprises utilisent directement les stocks de sable et agrégats et réduisent les ruptures de charge pour la desserte urbaine.

Sur leurs quais elles peuvent contribuer à une mutualisation des coûts (quais, manutention, stockage) avec d'autres filières et mieux amortir les coûts fixes et variables de ces installations.



Chantier T2A Friche Arrighi en bordure de Seine  
© Société du Grand Paris mars 2018

**BERNARD DUHAMEL**

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DES HAUTS-DE-FRANCE

Le développement du transport par la voie d'eau offre de nouvelles opportunités en termes de compétitivité et de performance écologique.

La logistique de fluvialisation des chantiers de travaux publics contribue à cette démarche, notamment pour des chantiers en zone urbaine dense tels que celui des tunnels du Grand Paris comme sur les 1100 km du réseau Seine-Escaut.

La valorisation de nouveaux quais fluviaux, partagés avec d'autres acteurs économiques que sont l'agriculture et l'industrie, rendra ces solutions compétitives. La mutualisation de quais industriels et de solutions logistiques sur l'ensemble du réseau de Voies navigables de France offre aussi une nouvelle compétitivité au secteur de la préfabrication, permettant une accessibilité sans rupture de charge au cœur des grandes métropoles européennes.



Cimenterie Lafarge sur les bords de Seine  
© VNF/Alexandra Lebon



**ERIC PRIEUR**

LAFARGE HOLCIM, DIRECTEUR GÉNÉRAL GRANULATS

LafargeHolcim est impliqué depuis longtemps dans l'économie circulaire et utilise la voie d'eau pour transporter ses matériaux et les déblais de construction qui sont ensuite valorisés et transformés en produits recyclés sur ses carrières. Notre participation récente au développement du projet Multiregio, en préparation des futurs trafics du réseau Seine-Escaut, témoigne de cette volonté de développer la voie d'eau comme mode de transport privilégié pour la croissance de ces flux.

Canal Albert - préfecture de Laon © De Scheepvaart

# 3 DES AVANCÉES EN 2017 POUR CONSTRUIRE DES PARTENARIATS DURABLES



L'année 2017 a été marquée pour le Canal Seine-Nord Europe par la signature du protocole de financement État/Région, la création de la société de projet en mai et l'élection de Monsieur Xavier Bertrand à la présidence du Conseil de surveillance en octobre.

Au niveau européen l'accord sur les avenants aux conventions internationales pour la Lys et le début des travaux de remise en eau du canal de Condé à Pommeroeul, les travaux de régénération et d'augmentation de capacité d'écluses en France et en Flandre et les travaux de la traversée de Tournai ont été les principaux événements de la période.

<b>3.1 AVANCEMENT DES ACTIVITÉS DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT EN 2017</b> .....	38 - 39
<b>3.2 ÉVÈNEMENTS CLÉS EN 2017</b> .....	40 - 41
<b>3.3 PHOTOS DES TRAVAUX EN 2017</b> .....	42 - 43
<b>3.4 ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE SEINE-ESCAUT EN 2017</b> .....	44 - 45
<b>3.5 DÉCISIONS SUR LE FINANCEMENT SEINE-ESCAUT EN 2017</b> .....	46 - 47
<b>3.6 PERSPECTIVE POUR 2018</b> .....	48 - 49

### 3.1 AVANCEMENT DES ACTIVITÉS DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT EN 2017

L'avancement global de l'action Seine-Escaut engagée en 2004 a vu une évolution importante en 2017 pour les 12 activités de l'action.

Les activités d'études et de travaux du Canal Seine-Nord Europe ont été caractérisées en 2017 par la signature du protocole financier État/collectivités territoriales le 13 mars 2017, la mise en place de la Société de Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en mai 2017 en charge de la maîtrise d'ouvrage (conception et réalisation) du projet de Canal Seine - Nord Europe, la gouvernance de SCSNE avec l'élection de son Président Xavier Bertrand, président de la Région Hauts de France, et plusieurs réunions du Conseil permettant d'associer l'État, VNF et les collectivités qui financent.

#### SIGNATURE DU PROTOCOLE FINANCIER ÉTAT/COLLECTIVITÉS TERRITORIALES LE 13 MARS 2017

Pour l'avancement technique: la déclaration d'utilité publique modificative a été publiée en mai 2017; poursuite de l'aménagement foncier et de la constitution des dossiers d'autorisation; notification du marché de maîtrise d'œuvre du secteur 1 en avril 2017 au groupement Team'O Tractebel/Artelia qui a produit la 1ère version de l'avant-projet. L'allotissement des autres secteurs a été optimisé ce permet-

tant de lancer les autres marchés de MOE en 2018. Les travaux environnementaux se sont poursuivis dans l'Oise.

Les interfaces entre le futur exploitant Voies navigables de France et SCSNE (conception et construction de SCSNE) ont été précisées pour la préparation des avis techniques relatifs à la future exploitation et maintenance du Canal Seine-Nord Europe.

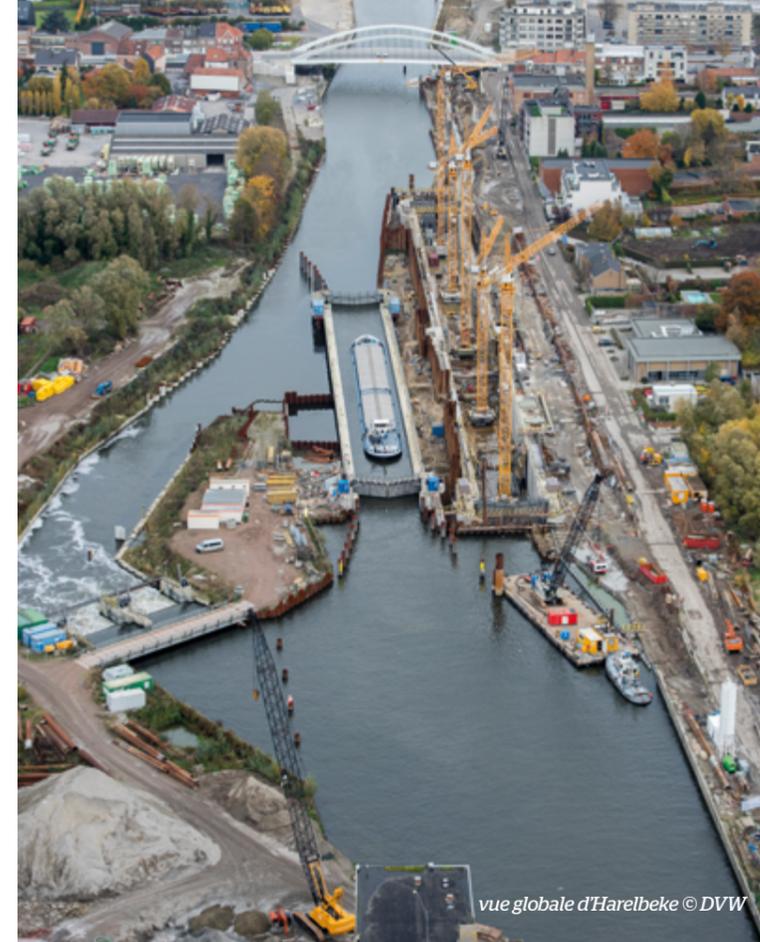
Sur l'Oise, l'étape principale franchie concerne la finalisation des étapes préalables à l'enquête d'utilité publique de MAGEO prévue à partir de septembre 2018.

Sur le réseau du Nord Pas de Calais, les études et travaux ont permis d'avancer significativement sur la Lys mitoyenne (Dossier d'études réglementaires), sur la remise en eau du canal de Condé à Pommeroeul (Démarrage des travaux des marchés d'aménagement écologique le 16 août 2017), l'allongement de l'écluse du Quesnoy et la téléconduite du réseau Dunkerque-Escaut.

#### LES TRAVAUX ENVIRONNEMENTAUX SE SONT POURSUIVIS DANS L'OISE.



Travaux d'aménagement écologique des anciens sites de dépôt TD18 et 18, faisant partie des mesures compensatoires du projet. © P.Houze/Guintoli



vue globale d'Harelbeke © DVW

Sur la Seine, la signature des principaux marchés de maîtrise d'œuvre a permis d'engager les diagnostics et les premières études de conception des ouvrages de la Seine-Aval.

#### LA GESTION DU PROJET SEINE-ESCAUT SUR LA PÉRIODE 2014-2020, A VU LA PARTICIPATION DE SCSNE

En Wallonie, les études techniques ont été finalisées et la demande de permis d'urbanisme déposée le xx 2017; les travaux de modernisation des écluses de Marchiennes, Goselie et Viesville engagés en mars 2017 et ceux de la traversée de Tournai en avril 2017.

En Flandre une étude globale sur la Lys a conduit à une programmation des prochaines étapes pour le recalibrage de la Lys et ses ponts. Les études sur les canaux Roeselare-Lys et Bossuit-Kortrijk et le passage de Bruges se sont poursuivies. Les travaux de l'écluse d'Harelbeke ont été achevés (phase d'essai), ceux de l'écluse de Saint-Baafs ont débuté. Le pont transfrontalier de Wervik a été inauguré.

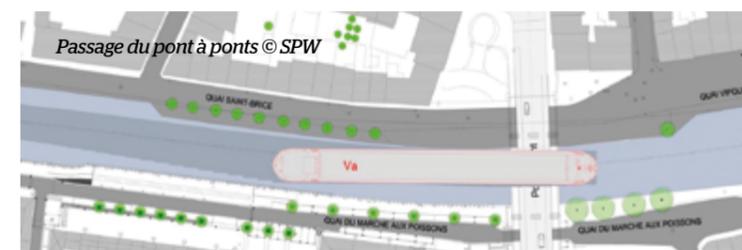
L'avenant à la convention intergouvernementale franco-wallonne du 19 juillet 2007 a été signé le 02 mai 2017 concernant le canal du Condé. Concernant la Lys mitoyenne, un premier projet de convention relative à l'exploitation et à la gestion et de protocole associé a été mené en 2017.

La gestion du projet Seine-Escaut sur la période 2014-2020, a vu la participation de SCSNE aux activités du GEIE Seine-Escaut. Le marché de suivi de l'accord de financement européen sur la période 2014-2020 a été confié à Egis Conseil en octobre 2017 et le marché de conseil en communication le 14 mars 2017 au groupement européen Eurogroup/Dragon Rouge/Arch pour définir la stratégie de communication vis-à-vis de l'ensemble des parties prenantes afin d'atteindre l'ensemble des objectifs fixés pour l'action Seine-Escaut à l'horizon 2030.

#### L'AVENANT À LA CONVENTION INTERGOUVERNEMENTALE FRANCO-WALLONNE DU 19 JUILLET 2007 A ÉTÉ SIGNÉ LE 02 MAI 2017

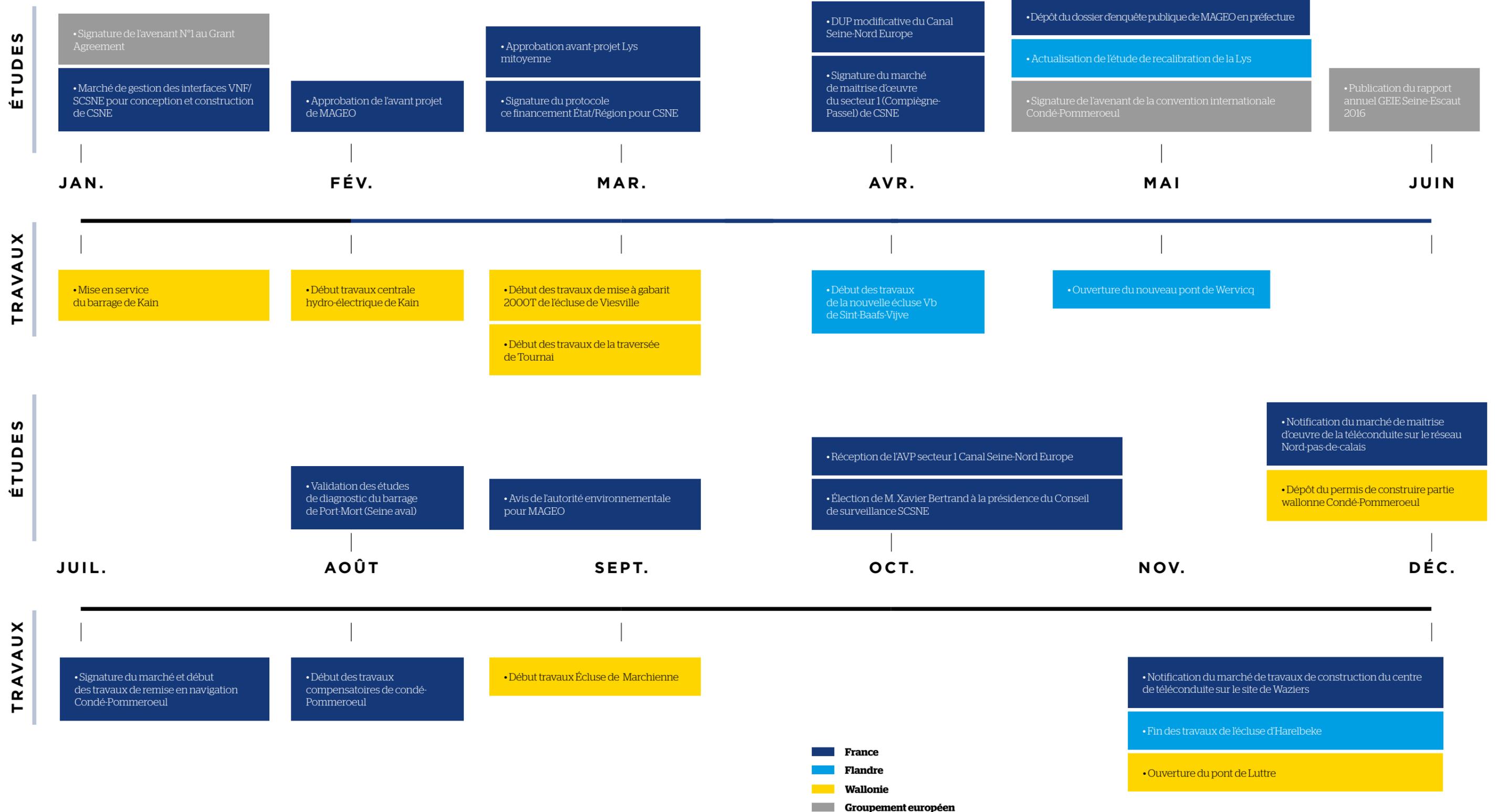


Pont des trous © SPW

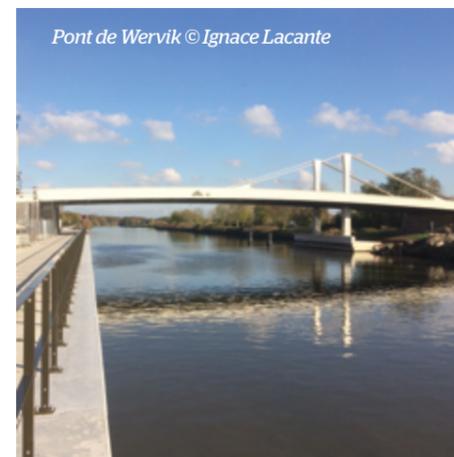


Passage du pont à ponts © SPW

### 3.2 EVÈNEMENTS-CLÉS EN 2017



### 3.3 PHOTOS TRAVAUX EN 2017



### 3.4 ÉVOLUTION DE LA GOUVERNANCE SEINE-ESCAUT EN 2017

Durant l'année 2017 plusieurs évolutions de la gouvernance des entités exécutantes (VNF, SCSNE, DVW, SPW) ont renforcé le partenariat mis en place entre les membres du groupe-ment européen depuis novembre 2005.

En Flandre la société De Vlaamse Waterweg NV (DVW) a été mise en place début 2017 pour regrouper les deux gestionnaires d'infrastructure fluviale en Flandre, Waterwegen & Zee-kanaal NV (Ouest) et NV De Scheepvaart (Est). Elles ont fusionné de façon opérationnelle au 1er janvier 2018 contribuant à renforcer la synergie et les moyens mis à disposition des acteurs du fluvial.

En France la société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a été créée par ordonnance du 21 avril 2016 et la maîtrise d'ouvrage de la réalisation du Canal Seine-Nord Europe a été transférée le 5 mai 2017 à SCSNE en vue de son exploitation ultérieure par Voies navigables de France au sein des 843 kilomètres du réseau Seine-Escaut en France.

**EN FRANCE  
LA SOCIÉTÉ DU CANAL  
SEINE-NORD EUROPE  
(SCSNE) A ÉTÉ CRÉÉE  
PAR ORDONNANCE  
DU 21 AVRIL 2016**

Monsieur Xavier Bertrand, Président de la région Hauts de France, a été élu Président du Conseil de surveillance de SCSNE le 12 octobre 2017 suite à un courrier du Premier Ministre proposant une évolution de la société de projet en établissement public local.

Les interfaces exploitation/maintenance ont été structurées dans le cadre d'une mission confiée au groupement Ernst&Young/Arti-

mon/Canal de Provence. Un comité technique conjoint VNF/SCSNE a été mis en place à l'automne 2017 pour favoriser les échanges entre les 2 entités et, notamment pour les avis de Voies navigables de France sur les documents d'étude en tant que futur exploitant.

Le GEIE Seine-Escaut a renforcé ses moyens opérationnels en passant plusieurs marchés d'assistance (communication, socio-économie, gestion technique et financière du Grant Agreement) notamment dans le cadre des nouvelles procédures mises en place par INEA pour les rapports d'avancement annuel, les situations financières et la revue à mi-parcours.

**LE GEIE SEINE-ESCAUT  
A RENFORCÉ SES MOYENS  
OPÉRATIONNELS EN PASSANT  
PLUSIEURS MARCHÉS  
D'ASSISTANCE**

L'évolution des statuts du GEIE a été engagée fin 2017 pour tenir compte de l'entrée de SCSNE au sein du GEIE Seine-Escaut, de la modification de structure de la partie flamande «De Vlaamse Waterweg», de l'élargissement du périmètre de l'action Seine-Escaut 2020 suite aux accords de Tallin en octobre 2013, et enfin des volets opérationnels confiés au GEIE Seine-Escaut par la Commission Intergouvernementale (CIG).

## ALEXANDER DUMON

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT PROVINCIAL FLANDRE OCCIDENTALE -  
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Depuis quelques années, la société de développement provincial (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij, POM) de Flandre occidentale propose des solutions pour les grands chargeurs et les prestataires de services logistiques en Flandre occidentale. À l'aide du projet Seine Escaut, nous parlons à la recherche de zones d'activité supplémentaires liées aux voies d'eau en Flandre occidentale, où la demande est très importante. Seine Escaut comporte également de nombreuses opportunités pour les centres de transbordement régionaux à Wielsbeke et Avelgem, ainsi que pour le futur

River Terminal Roeselare. Outre les possibilités de développement de l'infrastructure, Seine Escaut renforce aussi le 'mental shift' opéré au sein des entreprises, en vue de s'engager en faveur d'un 'modal shift' (changement modal) et d'opter davantage pour le transport par voies d'eau. Cette évolution est nécessaire pour offrir des chances de développement optimales à une région industrielle forte telle que le centre et le sud-ouest de la Flandre. L'intérêt social d'un projet comme Seine Escaut ne doit pas être sous-estimé. Dans les prochaines années, POM West-Vlaanderen entend continuer à soutenir le projet.

## BERNARD PIETTE

GENERAL MANAGER - LOGISTICS IN WALLONIA

Depuis 2007, la Wallonie a fait de la logistique un de ses axes majeurs de développement. Cela se vérifie déjà dans les chiffres puisque les dossiers d'investissements étrangers ont généré plus de 5000 emplois directs en logistique au cours de ces quinze dernières années. De par sa localisation au cœur du marché européen, la Belgique et la Wallonie se doivent de disposer d'infrastructures de premier plan afin de soutenir le développement économique. L'attention portée à chaque mode de transport est aussi une des clés de succès. Le Gouvernement Wallon a fortement investi dans les

infrastructures ces dernières années notamment dans les routes mais également dans les voies fluviales afin de renforcer le rôle de notre région comme hinterland des grands ports maritimes.

Le réseau Seine-Escaut viendra compléter idéalement ce réseau dense de voies fluviales (le plus dense du monde) et permettra ainsi à notre région de jouer son rôle de maillon logistique. En ce sens, je reste convaincu de l'utilité et de la nécessité de ce projet majeur.

### 3.5 DÉCISIONS FINANCEMENT SEINE-ESCAUT EN 2017

**La signature début janvier 2017 de l'avenant à la convention de financement européen entre l'Union européenne et les États membres (France, Wallonie, Flandres) partenaires du projet Seine-Escaut a élargi la date de fin du protocole de décembre 2019 à décembre 2020 et le périmètre de l'action en réintégrant les activités «travaux» sur l'Oise et la Seine Aval qui n'avaient pas été retenues initialement.**

La signature du protocole de financement du Canal Seine-Nord Europe le 13 mars 2017 entre l'État, les Régions Hauts-de-France, Île-de-France et les conseils départementaux du Nord, du Pas de Calais, de l'Oise et de la Somme ont permis la publication des décrets d'application de création de la société de projet

Une première révision du CPER Île-de-France a été signée le 14 février 2017. Cette première revoyure du CPER a été organisée pour tenir compte de l'avenant à la convention de financement européen entre l'Union européenne et les États membres du gouvernement Seine-Escaut et pour recentrer les financements principalement sur l'aménagement des écluses de Méricourt, sur la Seine aval.

La mise en œuvre du contrat de plan État-Région 2015 - 2020 s'est poursuivie en 2017 en Région Hauts-de-France avec la signature des conventions de financement entre VNF, l'État français et la région Hauts-de-France, relatives aux études d'allongement des sas des écluses du Douaisis et aux études de doublement des écluses hors axe Cuinchy - Fontinettes signée le 28 juillet 2017.

Suite à la pause décidée en juillet 2017 par le gouvernement, Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a installé en octobre 2017 le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans le cadre des Assises nationales de la mobilité. La mission de ce conseil est de proposer une stratégie au Gouverne-

ment en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Cette mission n'a pas examiné le projet de Canal Seine-Nord Europe, qu'il a considéré comme d'ores-et-déjà acté. Il a en revanche évalué les nouveaux projets connexes au Nord et au Sud qui font partie de l'action Seine-Escaut 2020.

Le Conseil a transmis son rapport à la Ministre chargée des transports le 1er février 2018. Il a confirmé la pertinence de tous les projets fluviaux qu'il a eu à examiner. Le rapport doit permettre au Gouvernement de préparer le volet programmation et financement des infrastructures du projet de loi d'orientation des mobilités, qui sera présenté en Conseil des ministres au printemps 2018.

**L'année 2017 a été une année-clé pour le projet en Flandre: d'une part la définition d'un plan de projet actualisé pour la modernisation de l'axe de la Lys a permis d'avancer de manière concrète sur plusieurs aspects (implémentation infrastructurelle, consultation des parties prenantes, intégration économique, développement écologique), d'autre part les études et les travaux sur les autres axes (Haut-Escaut, lien vers Zeebruges, canaux Roulers-Lys et Bossuyt-Courtrai, Haut-Escaut Maritime,...) ont pris une ampleur substantielle.**

La Wallonie a participé à la définition de plusieurs décisions de financement dans le courant de l'année 2017 : la convention Pommereul-Condé qui a été signée et qui est en cours de ratification et la convention de la Lys mitoyenne qui est en cours de finalisation. De plus, le plan Infrastructure 2016-2019 a permis de sécuriser la partie des financements pris en charge par la Région wallonne des activités cofinancées par la Wallonie.



### 3.6 PERSPECTIVES POUR 2018

**Les actions du GEIE Seine-Escaut en 2018 seront d'abord centrées sur la préparation du rapport d'activité, du suivi financier de la convention européenne, la préparation de la revue à mi-parcours et l'évaluation, pour le compte du Coordonnateur des prévisions budgétaires pour la période 2021-2027 dont le budget doit être arrêté mi-2018.**

**Les travaux de concertation avec les parties prenantes seront conduits dans le cadre des recommandations et des orientations stratégiques actées en décembre 2017 par la Commission intergouvernementale, notamment lors des principaux événements européens de l'Année de la multimodalité, TEN-T days,...**



#### CANAL SEINE-NORD EUROPE

Les études du Canal Seine-Nord Europe sur le secteur 1 de Compiègne à Passel visent une approbation de l'avant-projet en juin 2018 et un démarrage des études de projet, notamment avec le dossier d'Autorisation Environnemental Unique produit courant 2018, pour une obtention de l'autorisation fin 2019.

Les dossiers de consultation pour les marchés de maîtrise d'œuvre «écluses» et des trois autres secteurs sont en cours pour un lancement des procédures de consultation en avril 2018. Une action de communication envers les marchés sera organisée préalablement. Les diagnostics archéologiques se poursuivront. Une surface de l'ordre de 300ha est programmée en 2018. Les acquisitions foncières seront engagées sur le secteur 1 dès l'approbation de l'avant-projet qui fixe les emprises du projet. Les négociations amiables seront engagées

à l'été 2018. L'enquête parcellaire devrait être engagée avant la fin de l'année, pour une prise de possession des terrains avant la fin 2019.

Les travaux environnementaux se poursuivront sur d'autres sites de manière à ce qu'une partie des compensations soit réalisée avant le démarrage des travaux archéologiques (objectifs de restauration d'environ 35 ha).

#### MAGEO

Les études de Projet et l'enquête publique seront lancées en 2018. La convention d'aménagement du pont de Mours passera en conseil d'administration de VNF en mars 2018, permettant ensuite le démarrage de l'avant-projet. Les études des opérations connexes se poursuivront.

#### DUNKERQUE-ESCAUT

Les études avanceront de façon générale comme prévu pour l'année 2018 avec une obtention de la DUP Lys en septembre 2018 suite à la prise en compte des observations du CNPN et de l'autorité environnementale. Les travaux de la Lys mitoyenne débuteront dès l'obtention de la DUP.

#### SEINE-AVAL

Les études se poursuivront en 2018, tout comme les travaux initiés en 2017.

### WALLONIE

Pour le canal Pommeroeul-Condé, les documents de marché pour les études des travaux sont finalisés. L'avis de marché pour les travaux électromécaniques de l'écluse d'Hensies sera publié en mars 2018. Le dossier de demande pour le permis d'urbanisme d'Hensies a été introduit en décembre 2017 et a été déclaré complet en janvier 2018 par les autorités compétentes. Le permis devrait être délivré en juin 2018.

L'avis de marché pour les études de la mise à gabarit en classe Va de la dorsale wallonne sera publié en juillet 2018 et les études débuteront en janvier 2019. L'avis de marché pour la modernisation du canal Nimy-Blaton Perennes sera publié en mars 2018 et les études débuteront en août 2018. Les documents de marché concernant sont en cours de préparation. L'avis de marché les études pour l'amélioration de la Sambre est prévu pour juin 2018.

Les travaux préparatoires de la traversée de Comines (phase 1) sur la Lys mitoyenne suivent leur cours et se termineront dans le courant de l'année 2018. Les travaux de la 2ème phase (modernisation du gabarit - classe Vb) débuteront à la fin de l'année 2018 (la publication de l'avis de marché est prévue pour avril 2018).

Les travaux de la 1ère phase de la traversée de Tournai ont débuté en avril 2017 et suivent leur cours (Pont à Ponts et Quai Saint Brice). Les travaux de la 2ème phase ont débuté en février 2018 et suivent leur cours (Halte nautique évolutive et Quais Taille Pierres et des Poissonsceaux).

Les travaux annexes du barrage de Kain se termineront en juin 2018 et ceux d'Hérinnes débuteront en mars 2018. L'avis de marché pour les travaux électromécaniques pour les écluses d'Havré, Pommeroeul et Hensies sera publié en mars 2018. Les travaux à Pommeroeul et Hensies sont prévus pour la fin 2018. Les travaux de remplacement du pont de



Luttre se termineront en juillet 2018. Les travaux de construction des quais de Ghlin et de Manage sont prévues pour la fin 2018. Les travaux de modernisation des sites éclusiers de Marchienne, de Gosselies et de Viesville continueront pendant l'année 2018

### FLANDRES

Les études de recalibration des sections Deinze - SBV and SBV - Harelbeke et l'actualisation de l'étude d'impact environnemental se prolongeront en 2018, comme pour les études des ponts (Nevele, Ooigem, Kuurne, Kortrijk, Bissegem, Wevelgem, Menen). Une étude de gestion du trafic sera lancée sur la Lys. Les études des canaux Roeselare-Lys et Bossuyt-Kortrijk, et du passage Bruges continueront. Les études des écluses de l'Escaut Supérieur et de la Dendre seront lancées.

Pour les travaux, 2018 verra la mise en service de l'écluse d'Harelbeke et le début des travaux de l'écluse de Baafs-Vijve, des travaux de dragage du Canal de Diversion pour achever le recalibrage en classes Vb de cette section. D'autres travaux se continueront (Wervik, Ingelmunster, Kerkhove) ou seront achevés en 2018 (Kortrijk, Wetteren);



# 4 GEIE SEINE-ESCAUT

Les principales actions du GEIE Seine-Escaut ont été centrées sur la préparation du reporting annuel avec l'établissement d'une procédure de suivi du Grant Agreement début 2017 pour proposer un calendrier commun de réalisation du rapport annuel d'avancement et du rapport financier, tout en établissant une ligne commune et une vision opérationnelle partagée par tous les membres du GEIE.

Cette procédure a servi de base au lancement d'un marché de suivi du Grant Agreement attribué à Egis Conseil pour une période de 4 ans, pouvant être étendu à 6 ans. Ce marché inclut l'accompagnement du GEIE dans la production de l'ASR annuel, de l'IFS annuel, de la revue à mi-parcours en 2018 dans le cadre des nouvelles conditions définies par INEA.

Lancé mi 2017, il a été notifié à l'automne 2017 pour préparer durant cette période l'élaboration de méthodologies renforcées par rapport aux pratiques précédentes et pour anticiper la préparation de l'ASR en décembre 2017.

Cet investissement important pour les 4 prochaines années pour transférer le know-how accumulé depuis près de 10 ans et accompagner le prestataire a nécessité un investissement important du secrétariat du GEIE.

Sur la base des orientations stratégiques validées par la CIG, un marché de communication sur les missions du GEIE du réseau Seine-Escaut a été notifié début 2017. Il a permis dans un premier temps d'associer les différents responsables de chaque activité des entités exécutantes pour définir un système commun Seine-Escaut qui précise les finalités globales des 1100 km du réseau Seine-Escaut vis-à-vis de toutes les parties prenantes au niveau terri-

torial, national, européen et international. Le rapport d'activité Seine-Escaut 2016 a été engagé en mai 2017 et publié en juin 2017.

## LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ONT FAIT L'OBJET D'UNE CONCERTATION AVEC CHAQUE ENTITÉ EXÉCUTANTE

Les orientations stratégiques et les cibles et axes de communication définis ont permis au prestataire de proposer plusieurs angles de charte graphique. La solution retenue à l'unanimité lors du GEIE du 30 octobre a été validée par la CIG.

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a été invitée aux réunions du GEIE dans l'attente d'une adhésion au GEIE en tant que membre. À ce titre, la SCSNE a été associée dans les prises de décisions, en particulier sur la méthodologie de préparation de l'ASR pour faciliter l'intégration d'un système et d'une méthodologie commune à toutes les entités exécutantes.

Dans le cadre de la finalisation du rapport d'activité annuel (ASR) les visites ont été organisées sur les sites des quatre entités exécutantes : VNF, Société du Canal Seine-Nord, De Vlaamse Waterweg et Service Public de Wallonie.



Visite de l'écluse d'Harelbeke © SPW - VNF



Visite de la traversée de Tournai © SPW - VNF



Visite de l'écluse de Don © SPW - VNF



Visite de l'écluse de Mericourt © VNF



Panneau cheminement Moulin © SCNE



Visite de l'écluse de Mericourt © VNF

## LA COMPOSITION DU GEIE SEINE-ESCAUT

Représentant de Voies navigables de France (VNF)

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



Les 4700 personnels de Voies navigables de France agissent au quotidien pour garantir le service public de la voie d'eau. Etablissement public administratif du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, VNF intervient principalement sur : Les infrastructures/ ouvrages: il exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen (6700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées, près de 4000 ouvrages d'art, 40 000 hectares de domaine public fluvial)

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

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

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

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

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

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

**Cyril Forget,**  
Membre du directoire



La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public, spécifiquement créé pour conduire la réalisation du Canal-Seine-Nord Europe (CSNE) entre Compiègne et Aubencheul au Bac. Créée en mai 2016 par voie législative, il est mis en place en 2017.

Son rôle est également de favoriser le développement économique local lié à cette nouvelle infrastructure. La SCSNE assure la conduite des études de conception, des études réglementaires, la préparation des dossiers d'autorisation et la préparation des marchés qui permettront de choisir les entreprises qui réaliseront le canal, le suivi des travaux et la mise en service de l'ouvrage qui sera transmis et exploité par Voies navigables de France.

Établissement partenarial, la SCSNE associe les collectivités territoriales au pilotage de l'opération à travers trois comités territoriaux (Noyonnais /Compiégnois, Santerre /Haute-Somme et l'Artois / Cambrésis). Les collectivités peuvent ainsi exprimer des propositions d'amélioration du projet sur les aménagements en bord à canal.

La SCSNE est dirigée par un conseil de surveillance, présidé par Xavier Bertrand, actuel président de la région Hauts de France. Le conseil de surveillance comprend des représentants de la Région Hauts-de-France, des départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Oise et de la Somme, ainsi que des représentants de l'Etat, de Voies navigables de France, le préfet de la Région Hauts-de-France en particulier, ainsi qu'un député et un sénateur.

**Société du Canal Seine-Nord Europe**  
175, rue Ludovic Boutleux  
CS 30820  
62408 Béthune Cedex  
T: +33 1 71 93 61 27  
cyril.forget@scsne.fr  
www.canal-seine-nord-europe.fr

Représentant de de Zeekanaal NV (W&Z)

**Frank Serpentier,**  
Administrateur



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

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

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

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

**De Vlaamse waterweg NV (DVW)**  
Havenstraat 44  
3500 Hasselt  
frank.serpentier@vlaamsewaterweg.be  
www.vlaamsewaterweg.be

Représentant de Service Public de Wallonie (SPW)

**Christelle Viaud-Mouclier,**  
Administratrice



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

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

**Service public de Wallonie (SPW)**  
Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques  
Boulevard du Nord 8  
B-5000 Namur  
T + 32 81 773 069  
christelle.viaudmouclier@spw.wallonie.be  
www.mobilite.wallonie.be

**Crédits Photos Couverture:**

photo 1: Vue globale d'Harelbeke © DVW; photo 2: La Seine, Paris © Nikonaft; photo 3: Travaux d'aménagement écologique des anciens sites de dépôt TD108 et 18, faisant partie des mesures compensatoires du projet © P. Houze/Guintoli

# seine escaut

1<sup>ER</sup> RÉSEAU EUROPÉEN  
DE TRANSPORT FLUVIAL