

Seine Escaut

1ER RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL



GEIE SEINE-ESCAUT
RAPPORT D'ACTIVITÉ 2019

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



É D I T O

DES ÉTAPES MAJEURES FRANCHIES EN 2019 POUR CONSTRUIRE UN RÉSEAU MULTIMODAL

L'engagement des nombreux partenaires et parties prenantes du réseau fluvial européen Seine-Escaut s'est accéléré en 2019 au niveau régional, national et européen. L'avancement important des études du Canal Seine-Nord Europe avec le choix des maîtres d'œuvre des secteurs géographiques et des écluses entre Noyon et Aubencheul au Bac, les travaux de remise en navigation du canal de Condé à Pommerœul, les travaux préparatoires pour l'augmentation de gabarit de la Lys mitoyenne, la poursuite des travaux de la traversée de Tournai, la modernisation des écluses du réseau Dunkerque-Escaut, le lancement de la modernisation des écluses de la Seine sont des avancées majeures obtenues grâce à l'engagement financier de l'Union européenne, des États membres et des collectivités territoriales. Depuis la signature de la décision d'exécution par l'Union européenne le 27 juin 2019 s'engageant à soutenir la réalisation du réseau Seine-Escaut d'ici 2030, les acteurs économiques ont intensifié dès maintenant leurs actions de préparation et d'appropriation du réseau Seine-Escaut dans l'attente de l'ouverture du Canal Seine - Nord Europe. La loi d'orientation des mobilités promulguée en France le 24 décembre 2019 fournit au secteur fluvial pour les prochaines années de nouvelles bases élargies de développement d'une offre logistique moderne et performante.

UN ACCÉLÉRATEUR INDUSTRIEL POUR LES ENTREPRISES EUROPÉENNES

La mise en place d'un comité interministériel de la logistique décidée en France par le Premier Ministre va offrir aux industriels des différents comités stratégiques de filières du Conseil national de l'Industrie la possibilité de mieux définir leurs attentes le long du réseau Seine-Escaut. Pour les 40 millions de citoyens européens des six régions françaises et belges (Normandie, Île-de-France, Hauts-de-France, Grand Est, Flandre et

Wallonie) et des trois métropoles européennes de Paris, Lille et Bruxelles, les impacts attendus sont nombreux, tant sur le plan économique qu'environnemental et social. En rapprochant les zones de production et de consommation des différentes filières industrielles et en fournissant des opportunités d'installations industrielles et logistiques bord à voie d'eau, le réseau Seine-Escaut est un accélérateur industriel pour les entreprises européennes utilisatrices de la voie d'eau, notamment la construction, l'agro-industrie, le bois, la chimie, le recyclage, la grande distribution et le secteur naval et maritime. Depuis plusieurs années, les acteurs du projet Seine-Escaut co-construisent avec ces filières et les collectivités territoriales, dans une logique forte de mutualisation, des solutions économiques, performantes et durables dans tous les domaines (installations portuaires, bateaux, outils logistiques...) pour développer leur activité en tirant parti des potentialités offertes le long du réseau.

LE CATALYSEUR D'UNE POLITIQUE LOGISTIQUE MULTIMODALE

Le renforcement du réseau de ports intérieurs Seine-Escaut passe par des coopérations accrues pour garantir une offre multimodale intégrée performante et économique de point à point. D'abord entre les différents secteurs du réseau (axe Nord et Seine) et ensuite entre les différents modes de transport : voie d'eau/route pour garantir une livraison de point à point aux activités proches de la voie d'eau, voie d'eau/rail pour offrir des solutions moyennes distances sur les

LE RENFORCEMENT DU RÉSEAU DE PORTS INTÉRIEURS SEINE-ESCAUT PASSE PAR DES COOPÉRATIONS ACCRUES POUR GARANTIR UNE OFFRE MULTIMODALE INTÉGRÉE PERFORMANTE ET ÉCONOMIQUE DE POINT À POINT.

corridors multimodaux européens et l'accessibilité aux grands ports maritimes. Les plans d'actions définis en 2019, par exemple en France, lors de la mise en place des conseils de coordination interportuaire et logistique de l'axe Nord et de la Seine, ainsi que les actions des industriels pour augmenter leur compétitivité logistique (un secteur qui représente plus de 10% du produit intérieur brut français) fournissent les bases d'une évolution forte du secteur fluvial et de l'offre logistique dans les dix prochaines années, l'enjeu étant d'être prêt en 2030 lors de l'ouverture complète du réseau Seine-Escaut. Durant cette période, les besoins des grands chantiers (construction du Grand Paris Express et du Canal Seine-Nord Europe, préparation des JO 2024) permettront aussi de transformer l'offre de transport fluvial en un système de transport intégré au service d'une logistique multimodale et décarbonée. Numérisation, automatisation et partage des données seront des catalyseurs pour établir de nouveaux modèles de référence. Par son ampleur et le nombre de ses parties prenantes, le projet ouvre également la voie à la mutualisation et la généralisation d'innovations multimodales, notamment en favorisant la diffusion de solutions standardisées et en offrant une taille critique pour l'expérimentation et le déploiement de projets.

L'APPROPRIATION DES ACTEURS ET LEUR MOBILISATION ONT PRIS UNE NOUVELLE DIMENSION ET NOUS DONNENT LES MOYENS D'INNOVER ENSEMBLE ET DE FAÇON DURABLE.

UN PROJET FÉDÉRATEUR DE PARTENARIATS ET DE VALEUR AJOUTÉE POUR L'EUROPE

Réseau de collaboration pour la valorisation de la voie d'eau, Seine-Escaut a fait naître de nombreuses alliances à toutes les échelles territoriales. Ces alliances internationales, nationales,

interrégionales, régionales et locales fédèrent et font travailler ensemble des acteurs variés : états, collectivités, acteurs économiques et associatifs, experts, citoyens... Face aux enjeux, économiques, sociaux et environnementaux, le projet contribue ainsi à faire émerger de multiples formes de travaux collectifs et initiatives communes, tels que les coordinations interportuaires sur l'axe Nord et l'axe Seine, les nouvelles réflexions sur la logistique, les partenariats public-privé, l'investissement mutualisé inter-filières, la coordination entre ports et modes de transport, les projets structurels transfrontaliers.

UN RÉSEAU EUROPÉEN POUR INNOVER ENSEMBLE ET DE FAÇON DURABLE

Au total, le réseau Seine-Escaut est un formidable accélérateur de progrès pour les politiques publiques et les citoyens européens. Nous l'avons constaté lors des évènements internationaux Smart Rivers 2019 à Lyon et Riverdating à Liège : qu'il s'agisse d'imaginer le bateau du futur ou les métiers de demain pour la gestion du transport fluvial, de massifier les flux logistiques, de développer un réseau de ports intérieurs maillés, de développer des énergies renouvelables et le stockage énergétique bord à voie d'eau, de connecter les industries des territoires à l'international, de favoriser l'investissement industriel et logistique bord à voie d'eau, de contribuer à la réduction des effets du transport sur le climat ou encore de développer de nouveaux paysages et de nouveaux liens urbains et ruraux... Le projet Seine-Escaut offre un « terrain de jeu » exceptionnel pour concevoir et mettre en œuvre des solutions inédites. L'appropriation des acteurs et leur mobilisation ont pris une nouvelle dimension et donnent à la nouvelle équipe du GEIE Seine-Escaut les moyens d'innover ensemble et de façon durable.

Nicolas BOUR
Gérant du GEIE Seine-Escaut
& Délégué aux affaires industrielles
et internationales Voies navigables de France

SOMMAIRE

CHAP. 1 2019, UNE ANNÉE DE DÉCISIONS ET D'ENGAGEMENT POUR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES 06-27

1- DE LA DÉCISION D'EXÉCUTION EUROPÉENNE À LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS	08-15
2- L'INNOVATION AU SERVICE DE LA CONCEPTION D'UN RÉSEAU MODERNE	16-17
3- UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE	18-22
4- UNE CONCERTATION TERRITORIALE ET UNE COMMUNICATION INTERNATIONALE	23-27

CHAP. 2 LES PORTS INTÉRIEURS, LA VALEUR AJOUTÉE AU CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT 28-49

1- UN RÉSEAU DE PORTS INTÉRIEURS POUR L'INDUSTRIE EUROPÉENNE	30-35
2- UNE COOPÉRATION MULTIMODALE POUR UNE LOGISTIQUE INTÉGRÉE	36-41
3- UN DÉVELOPPEMENT STRUCTURÉ AUTOUR DE PROJETS DE TERRITOIRE	42-45
4- DES PORTS INNOVANTS ET CONNECTÉS	46-49

CHAP. 3 RETOUR SUR LES PRINCIPALES ÉTAPES DE 2019 50-61

1- LES AVANÇÉES DANS LA GOUVERNANCE DU PROJET	52-55
2- L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX	56-57



Réunion du comité stratégique de la Société du Canal Seine-Nord Europe
à Nesles en présence du président de la République le 22 novembre 2019 © APSCSNE



CHAP. 1

2019, UNE ANNÉE DE DÉCISIONS ET D'ENGAGEMENT POUR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Marquée par des décisions et avancées notables à l'échelle internationale, nationale et régionale, 2019 restera dans l'histoire du réseau Seine-Escaut comme une année charnière. Elle a permis à ce projet exceptionnel de valorisation de la voie d'eau, créateur de progrès durable pour les acteurs économiques et les citoyens européens, de conforter son caractère fédérateur et de se rapprocher un peu plus de ses objectifs en se projetant vers l'avenir.



1. DE LA DÉCISION D'EXÉCUTION EUROPÉENNE À LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

DE NOUVEAUX ENGAGEMENTS FINANCIERS

2019 a été ponctuée d'événements qui feront date pour le financement du réseau fluvial Seine-Escaut. Le 27 juin, la Commission européenne a publié une Décision d'Exécution. Elle confirme le caractère prioritaire du projet, en détaille le calendrier ainsi que la feuille de route et inscrit son soutien dans une perspective de long terme jusqu'à la réalisation du réseau central RTE-T en 2030.

L'année a vu également la signature de l'avenant n°3 à la convention de financement (Grant Agreement) mise en place dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Cet avenant affecte les financements européens (50% du montant des études et 40% du montant des travaux) jusqu'en 2022, et non plus jusqu'en 2020 comme prévu initialement. En outre, il révise à la hausse le budget d'investissement attribué à VNF : l'Établissement voit ses ressources croître de 50%, une augmentation historique inscrite dans la Loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019 qui va lui permettre de mener à bien les grands projets de régénération et modernisation de son réseau dans les dix ans qui viennent. Autre événement marquant : le Gouvernement français, les Régions Hauts-de-France et Île-de-France, les Départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise ont finalisé un accord pour

le financement du canal Seine-Nord Europe. Il prévoit qu'une contribution budgétaire de l'État d'1,1 milliard d'euros sera versée à la SCSNE par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Les collectivités territoriales apportent également une contribution budgétaire d'1,1 milliard d'euros et garantissent l'emprunt qui sera levé en fin de période de construction pour près de 900M€. Ce plan de financement prend en compte une contribution de l'Union européenne à hauteur de 40% du montant des travaux, soit 2Md€. Cette contribution pourrait passer à 50% à partir de 2023 compte tenu du nouveau règlement du mécanisme d'interconnexion pour l'Europe.

Véritable « pacte d'actionnaires », cet accord a été officialisé par le Président de la République Emmanuel Macron lors d'un déplacement à Amiens le 22 novembre 2019, au cours duquel il a participé à la réunion du comité stratégique Seine-Nord Europe, trois jours après l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités par l'Assemblée Nationale. Celle-ci confie la gouvernance de la SCSNE aux collectivités territoriales dès 2020, l'État demeurant membre du Conseil de surveillance et confirme la programmation et les financements nationaux des autres grands projets français du réseau Seine-Escaut, comme la mise au grand gabarit de la liaison Bray-Nogent dans le bassin de la Seine et la mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet Magéo).



ÉTIENNE WILLAME

DIRECTEUR GÉNÉRAL (SPW) MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

«Après des années d'efforts, le réseau Seine-Escaut a franchi des étapes significatives en 2019. Cela nous conforte dans nos choix, nous permet de mobiliser des moyens supplémentaires pour aller vers un réseau fluvial modernisé, mis au grand gabarit et répondant aux attentes de toutes ses parties prenantes. Nous sommes maintenant au milieu du gué. Une nouvelle ère commence où nous allons pouvoir programmer de nouveaux investissements et finaliser le projet sur la base de la feuille de route que nous a donné la Commission européenne dans sa Décision d'Exécution. Je suis persuadé que la manière dont nous avons abordé la coopération autour du réseau et noué des liens forts au sein du GEIE Seine-Escaut est la bonne formule pour mener à bien un projet comme celui-là. De plus en plus, sur le terrain, lors de grands événements comme Riverdating, on sent que ce projet crée autour de lui un souffle, qu'il fait naître une dynamique d'échanges et de collaboration».



MARC PAPINUTTI

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER (DGITM), MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (MTES)

«Avec l'accord signé entre l'État et les collectivités des Hauts-de-France, qui fixe les conditions pour finaliser la réalisation du canal Seine-Nord Europe, et la Loi d'Orientation des Mobilités qui transforme la société du canal en établissement public local au 1^{er} avril 2020, le projet de «chainon manquant» indispensable pour réaliser le réseau Seine-Escaut peut pour la première fois s'inscrire dans une optique de long terme, avec une gouvernance clarifiée et un financement précisé. C'est le cas d'ailleurs pour le projet dans son ensemble, avec la Décision d'Exécution de la Commission européenne.

Ces événements représentent un tournant, tout en s'inscrivant dans la continuité de ce que nous disions dès 2017, lorsque nous évoquions la nécessité de sécuriser les conditions de réalisation du projet.»



Réunion du comité stratégique de la Société du Canal Seine-Nord Europe en présence du président de la République le 22 novembre 2019 © AP SCSNE



Riverdating Liège novembre 2019 © VNF Didier Gauducheau



Signature Convention de financement par le Président de la Région Hauts de France 22.11.19 © AP SCSNE

UN PILOTAGE COLLECTIF RENFORCÉ

Les engagements financiers pris en 2019 ont accéléré la dynamique collaborative autour du réseau Seine-Escaut. Le co-pilotage du projet en témoigne. Sa dimension transfrontalière rendant essentielle une bonne coordination entre les pays et régions concernés, deux structures de gouvernance spécifiques ont été mises en place en 2009 : une commission intergouvernementale et un GEIE regroupant VNF, SPW, DVW et, depuis 2018, la SCSNE. Les membres de ces instances se réunissent régulièrement (chaque trimestre pour la commission, chaque mois pour le GEIE) et échangent régulièrement. Au fil du temps, un collectif s'est créé. Il s'est encore consolidé en 2019 à l'occasion, notamment, des travaux menés en amont de la conclusion de l'avenant n°3 au Grant Agreement et de la préparation de la Décision d'Exécution de la Commission européenne.

UNE COLLABORATION EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE AUTOUR DU DÉVELOPPEMENT DE LA VOIE D'EAU

Le point d'orgue de la mobilisation du GEIE Seine-Escaut durant l'année fut sans conteste sa participation à l'organisation de « Smart Rivers 2019 », la conférence mondiale de la voie d'eau, qui s'est tenue pour la première fois en France à Lyon du 30 septembre au 3 octobre. La conférence, qui a rassemblé 400 participants venus de 34 pays et a donné lieu à 160 communications, était une occasion unique de mettre en lumière la collaboration européenne et internationale autour du développement de la voie d'eau. Le GEIE Seine-Escaut a consacré 18 mois de travail à sa préparation aux côtés de l'AIPCN (Association mondiale pour des infrastructures de transport maritimes et fluviales). Il s'est impliqué en particulier, dans le comité international d'organisation chargé de constituer une « task force » universitaire autour de trois thèmes structurants pour le transport fluvial : logistique et supply chain, numérisation et robotisation, énergies renouvelables, lors de nombreuses communications pour présenter les enjeux stratégiques et techniques du réseau Seine-Escaut et en animant 8 tables rondes avec les acteurs économiques.



THIERRY GUIMBAUD

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« L'année 2019 a vu l'alignement de tous les acteurs impliqués dans le projet Seine-Escaut. Il y a eu bien sûr la Décision d'Exécution de la Commission européenne et son engagement à financer actuellement à hauteur de 40 % avec une possibilité de 50 % à l'avenir. Ce financement de près de deux milliards d'euros est un acte politique fort à l'heure où les fonds européens sont très sollicités. Il y a eu aussi la signature de l'avenant à la convention de financement européenne et les précisions apportées à la gouvernance et au financement du projet en France par l'accord entre l'Etat et les collectivités.

L'adoption de la loi d'orientation sur les mobilités en 2019 permettra en outre à VNF de bénéficier d'une augmentation pluriannuelle des crédits de l'Etat en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau fluvial, et en tout premier lieu de la Seine et du réseau du Nord-Pas-de-Calais.

Pour notre établissement, ce sont des jalons essentiels car le réseau Seine-Escaut représente un engagement majeur. D'ici 2022, nous aurons investi près de 270 millions d'euros dans la modernisation des 730 km de réseau français existants. »



DOMINIQUE VAN HECKE

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE VLAAMSE WATERWEG NV (DVW)

« Smart Rivers 2019 à Lyon a été pour DVW une excellente occasion de montrer sa forte implication dans le développement du réseau Seine-Escaut. Cela nous a permis d'échanger, dans un contexte international, sur une multitude de sujets relatifs à la gestion moderne des voies hydrauliques et à l'avenir de la navigation intérieure.

D'où notre présence importante à cette conférence, tant en nombre de participants qu'en nombre d'interventions sur des différents thèmes traités, par exemple la digitalisation ou l'aménagement écologique des voies d'eau. Nous tenons d'ailleurs à remercier et féliciter la section française de l'AIPCN pour l'organisation réussie de cet événement, qui a vraiment apporté une valeur ajoutée pour nous en matière d'idées, de contacts et de savoir-faire. »

UN RÉSEAU EUROPÉEN DE PLUS EN PLUS FÉDÉRATEUR ET PARTENARIAL

Logiquement, durant cette année ponctuée d'importantes évolutions sur le plan international, les relations du GEIE Seine-Escaut avec les institutions européennes se sont elles aussi approfondies. L'audit de performance sur les infrastructures phares de transport lancé par la Cour des Comptes européenne a par exemple permis à ses membres de rappeler le caractère du réseau Seine-Escaut pour accélérer le développement des six régions traversées, et, au-delà, répondre à des défis européens majeurs. En conformité avec la Décision d'Exécution, cette coopération devrait être encore plus étroite et importante à l'avenir entre les six régions françaises et belges (Normandie, Île-de-France, Hauts-de-France, Grand Est, Flandre Wallonne) et les trois métropoles européennes de Paris, Lille et Bruxelles, ce qui ne peut que favoriser le bon déroulement du projet.

La mise en œuvre concertée du réseau Seine-Escaut a également pris une ampleur inédite en 2019. Cette démarche impulsée par les autorités publiques associe depuis de nombreuses années des acteurs publics et privés divers, parmi lesquels figurent aussi bien des citoyens que des

LA CONCERTATION AUTOUR DU PROJET A ÉTÉ NOURRIE DE NOUVELLES INITIATIVES DURANT L'ANNÉE

collectivités, des acteurs économiques que des associations environnementales. Elle vise à la fois à faciliter la construction du réseau, son approbation et l'atteinte de 16 objectifs (voir pages 14-15) fixés en 2015 pour répondre aux priorités de la Commission européenne. Déjà très riche, la concertation autour du projet a été nourrie de nouvelles initiatives durant l'année. En Wallonie, le lancement de plusieurs enquêtes publiques a par exemple permis aux citoyens de participer aux processus décisionnels. Autre illustration de cette concertation accrue : en donnant des bases élargies au développement d'une offre logistique moderne, l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités a accéléré l'engagement des acteurs économiques pour préparer l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe.



Environment
Reliability
Tourism
Canal
External trade
Logistic
Mutualisation
Transport
Multimodality

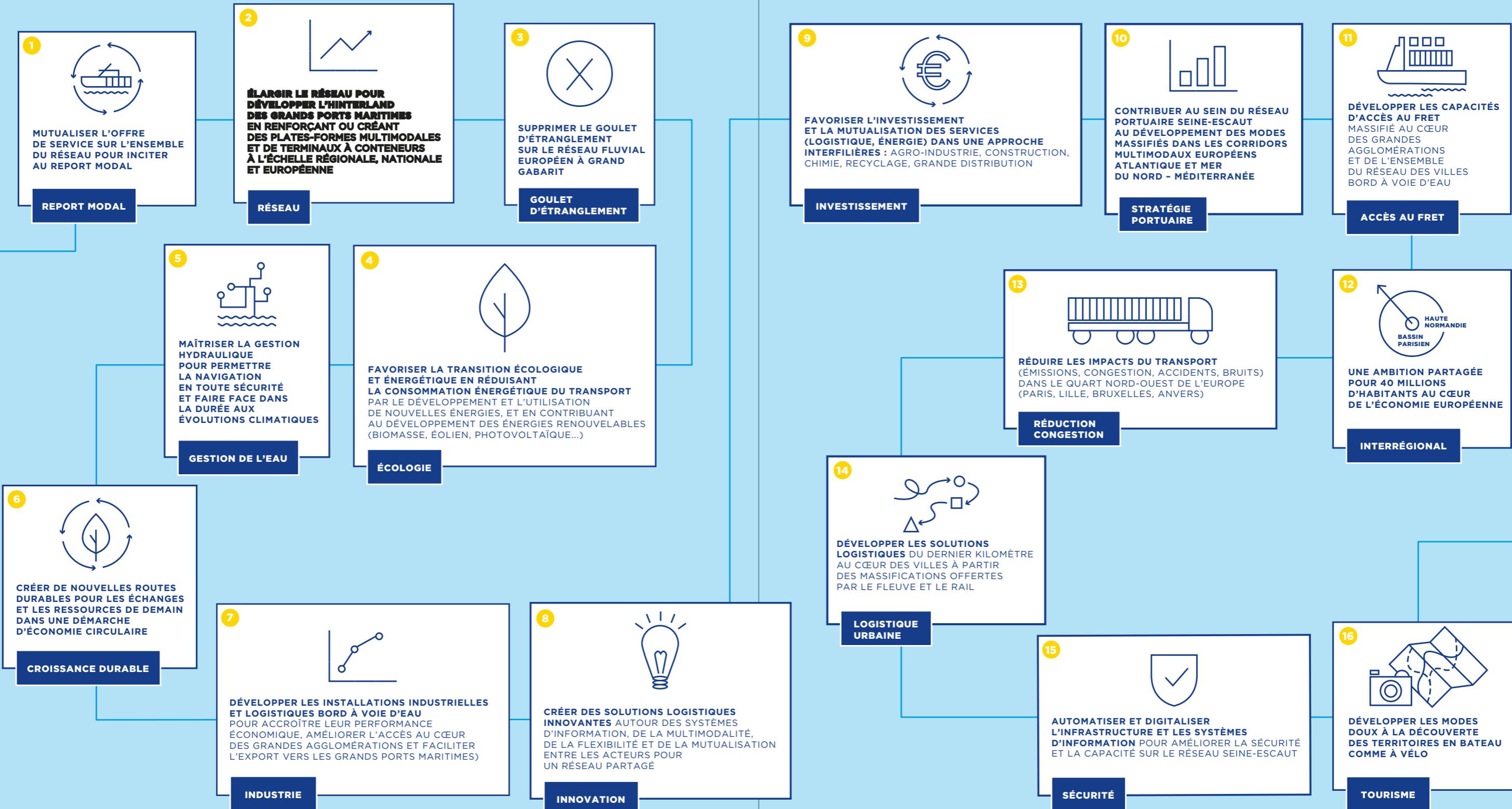
JEAN-FRANÇOIS LEGARET CONSEILLER RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

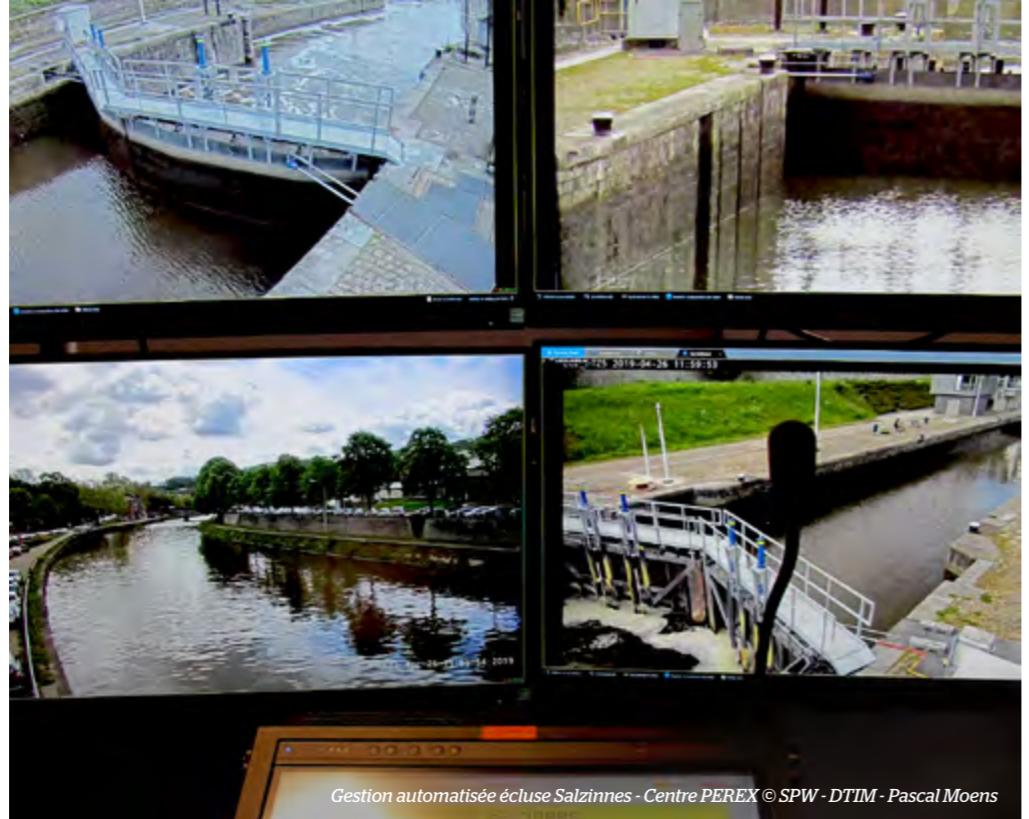
« J'étais présent dans la Somme au moment de la signature de l'accord entre l'État et les collectivités pour le financement du canal Seine-Nord Europe. J'y vois une étape historique pour le réseau Seine-Escaut, qui marque la reconnaissance symbolique de sa viabilité ainsi que l'entrée dans une nouvelle ère pour la gouvernance des grands projets d'infrastructures. La région francilienne a décidé de contribuer à hauteur de 110 millions d'euros aux investissements autour du canal, alors même que la totalité des travaux va être effectuée en dehors de son territoire. »

C'est une manière de nous engager de manière volontariste dans ce que nous considérons être le grand projet européen pour le futur. En Île-de-France, la voie d'eau est la seule voie de circulation non saturée. Le futur canal permettra de développer les trafics et de décongestionner ainsi la route et le réseau ferré. Nous savons que c'est possible, la Seine assurant déjà dans notre région, pourtant très fortement urbanisée, 90 % du transport des matériaux de construction et des pondéreux. »



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. L'INNOVATION AU SERVICE DE LA CONCEPTION D'UN RÉSEAU MODERNE

DES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ÉTENDUES ET OPTIMISÉES

Pour que le réseau Seine-Escaut puisse être ouvert à la navigation en 2028, il est indispensable de créer de nouvelles infrastructures, notamment le canal Seine-Nord Europe, une voie navigable de 107km au gabarit européen Vb qui reliera l'Oise au Canal Dunkerque Escaut en allant de Compiègne à Auchenbeul-au-Bac. La réussite du projet suppose aussi de régénérer et moderniser les 1 000km de réseau déjà existants en France et en Belgique. Les enjeux sont multiples : il faut renforcer la fiabilité des voies navigables et des infrastructures fluviales ; les adapter à l'augmentation des flux et à l'évolution des bateaux, plus grands et de plus grande capacité ; améliorer la qualité de service ; optimiser la gestion hydrologique et l'entretien du domaine ; réduire les coûts d'exploitation... Dans les régions traversées par le réseau, des programmes d'investissement ont donc été lancés afin de mettre progressivement en place des infrastructures fluviales conformes aux ambitions du projet. Tous porteurs d'innovation et de progrès pour la voie d'eau, ces programmes se sont poursuivis en 2019, avec à la clé des avancées majeures. Ainsi en France, la modernisation de l'écluse de Mericourt sur la Seine a été lancée et la construction du

canal Seine-Nord Europe a franchi d'importantes étapes. Parmi elles : le dépôt en avril du dossier d'autorisation environnementale pour le secteur sud, la réalisation de nombreux sondages techniques pour le secteur nord et en décembre la notification des marchés de maîtrise d'œuvre pour la réalisation des 89km des secteurs 2, 3 et 4. En Wallonie, la modernisation de la traversée de Tournai, qui permettra le passage de bateaux de 2 000 tonnes et de 11,40 mètres de large, est en voie d'achèvement. La première phase (l'enlèvement d'un quai) est terminée. Les phases 2 et 3 (des travaux d'aménagement urbains qui vont durer jusqu'en 2020) ont démarré et la dernière phase (le relèvement du pont des Trous après sa déconstruction partielle) se profile. En Flandre, l'inauguration de la nouvelle écluse d'Harelbeke, l'amélioration du canal Bossuyt-Courtrai, un chantier complexe qui va créer une liaison à grand gabarit Va entre la Lys et le Haut-Escaut, a progressé. Une enquête publique et une analyse approfondie des trois alternatives techniques ont été réalisées, ouvrant la voie à un arbitrage du gouvernement flamand en 2020 et à l'élaboration définitive du projet. L'année a été fructueuse également pour le partenariat



CIZA-JOELLE KABANYEGEYE
DIRECTEUR (SPW) MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

« Depuis plusieurs années, nous intégrons, comme VNF de l'autre côté de la frontière, les technologies digitales dans nos systèmes d'information et nos équipements. Notre objectif est double : d'une part, être capable de commander et gérer nos ouvrages à distance et d'autre part, développer l'interconnexion entre nos différents sites. Cela passe par la collecte, la centralisation, le traitement et le partage de plus en plus de données utiles pour la gestion de l'eau, des ressources humaines, des manœuvres, la maintenance, le suivi du trafic, l'information des usagers... »

Nous travaillons actuellement à l'élaboration d'un outil de supervision qui puisse devenir un standard. Nous avons mis en place des groupes de travail thématiques pour y réfléchir en restant au plus près des besoins des équipes sur le terrain. Nous voulons établir pour fin 2020 un référentiel de toutes les données dont nous avons besoin. Pour compléter la démarche, nous nous sommes dotés cette année d'un prototype permettant la gestion à distance de l'écluse de Salzinnes, près de Namur. Il est en phase de test et en février 2020, nous commençons à tester aussi le prototype pour la gestion de la manœuvre du barrage qui jouxte l'écluse.

Quand ces tests auront été effectués, nous validerez le standard, et le déployerons ensuite progressivement sur nos sites, ouvrage par ouvrage, grâce à des armoires d'intégration, de manière à adapter l'équipement aux spécificités locales. Nous travaillons en parallèle sur un outil d'aide à la décision pour la gestion hydrologique. Le prototype sera prêt en avril 2020. »

nariat transfrontalier associant la France, la Wallonie et la Flandre autour de deux chantiers emblématiques : l'augmentation du gabarit de la Lys mitoyenne à la frontière franco-belge et la remise en navigation, dans les Hauts-de-France, du canal Condé-Pommerœul, l'un des trois débouchés du corridor Seine-Escaut vers les réseaux fluviaux à grand gabarit de l'Europe du Nord. Fin 2019, Thierry Guimbaud et Etienne Willame, les directeurs généraux de VNF et SPW, se sont d'ailleurs rendus ensemble sur le chantier du canal Condé-Pommerœul pour constater l'avancement des travaux.

LA NUMÉRISATION AU CŒUR DU PROJET

Par son ampleur, ses ambitions et la multitude d'expertises qu'il mobilise, le réseau Seine-Escaut est un formidable champ

d'innovation. La numérisation, en particulier, tient une place centrale dans la mise en œuvre du projet. Gestion des infrastructures, des équipements, du fret, des flottes, de la navigation... la révolution numérique va transformer toute la chaîne de valeur du transport fluvial, apportant avec elle plus de réactivité, d'efficacité, de fiabilité et de fluidité, contribuant à réduire les coûts et à faire évoluer les modèles. Pour atteindre leurs objectifs, les acteurs du réseau Seine-Escaut veulent capitaliser sur ces transformations. Constitution et exploitation de bases de données partagées, modélisation et télécommande d'ouvrages, automatisation des équipements, essor de la maintenance prédictive, développement d'applications permettant d'améliorer les processus logistiques et l'information fluviale, bateaux autonomes, Internet des objets... Les sujets à explorer sont multiples. Certains sont déjà pleinement intégrés

au projet Seine-Escaut. C'est le cas de la commande à distance des ouvrages fluviaux et du développement d'un système de gestion de trafic intégré, digital et transfrontalier. D'autres montent en puissance dans les travaux menés et les initiatives mises en place. En Belgique, la numérisation de la navigation intérieure est ainsi au cœur du programme Smart Shipping de DVW, qui inclut plusieurs projets pilotes sur la navigation autonome et l'innovation logistique.

LA RÉUSSITE DU PROJET SUPPOSE AUSSI DE RÉGÉNERER ET MODERNISER LES 1 000 KM DE RÉSEAU DÉJÀ EXISTANTS

3 - UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE

UN RÉSEAU CRÉATEUR DE LIENS ET DE VALEUR

Le projet Seine-Escaut est crucial pour la mobilité et les échanges en Europe car il va relier le bassin de la Seine à celui de l'Escaut et à d'autres grands bassins fluviaux comme ceux du Rhin et de la Meuse. Il créera ainsi un réseau fluvial de grande capacité connectant les ports intérieurs et maritimes de cette vaste zone transfrontalière. Ce réseau doublera les capacités d'échanges et de développement logistique dans les zones traversées. Le projet a un autre intérêt pour la mobilité, puisqu'il a été identifié comme une pièce maîtresse du corridor multimodal européen Mer du Nord/Méditerranée et sera à l'articulation d'une politique multimodale avec les autres corridors européens (Atlantique, Méditerranée, Rhin-Alpes et Mer du Nord-Baltique). En reliant des territoires et des populations, en connectant zones de production et de consommation, centres urbains, industriels, logistiques et commerciaux, le réseau Seine-Escaut sera un véritable levier de développement local, national et international.

Il va se traduire par la mise en place, autour des voies navigables, d'un écosystème offrant de multiples opportunités de création de richesse et d'emplois, d'amélioration de la qualité de vie et d'innovations durables. Les 200 villes de plus de 20 000 habitants localisées à proximité du réseau vont ainsi bénéficier d'un accès aux échanges de biens et de marchandises sans congestion, d'une ouverture vers l'Europe, d'une nouvelle compétitivité à l'exportation, et aussi des avantages de la voie d'eau en matière d'aménagement du territoire, de tourisme et de loisirs.

UN ACCÉLÉRATEUR DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Les industriels sont les premiers intéressés par le projet Seine-Escaut. En créant un continuum logistique qui renforce les ports maritimes et intérieurs et les installations bord à voie d'eau, le réseau va rendre le mode fluvial plus accessible, compétitif et performant. Il est donc porteur de croissance pour les entreprises des filières utilisatrices de la voie d'eau : celles qui évoluent dans le bâtiment et les travaux publics, le bois, l'acier, l'automobile, l'agro-industrie, la chimie, l'économie circulaire, la grande distribution... Depuis plusieurs années, les acteurs du transport fluvial travaillent en liaison étroite avec ces filières pour co-construire des solutions permettant d'intégrer la voie d'eau dans les chaînes de valeur logistiques et de favoriser la mise en place, le long des infrastructures Seine-Escaut, d'un véritable « couloir industriel ».

Des consultations, menées notamment dans le cadre des comités stratégiques de filière du Conseil National de l'Industrie, permettent de déterminer les besoins spécifiques de chaque filière. Des initiatives sont ensuite lancées dans les territoires pour répondre à ces besoins. Elles visent par exemple à mutualiser des installations de manutention et de stockage, équiper les zones portuaires de nouvelles infrastructures multimodales, proposer des prestations innovantes comme les services numériques d'aide à la navigation, imaginer de nouveaux usages du transport fluvial, tels des systèmes de distribution urbaine. Avec la mise en place en France d'un comité interministériel de la logistique, annoncé pour début 2020 par le Premier Ministre, les industriels pourront préciser davantage leurs attentes.

CHRIS DANCKAERTS

ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ DE VLAAMSE WATERWEG NV (DVW)

« Le bilan de 2019 pour le réseau Seine-Escaut est remarquable. Ce fut une année très positive, marquée par des avancées importantes sur le plan international comme l'avenant n°3 au Grant Agreement et la Décision d'Exécution, et aussi par des avancées pour notre région, avec par exemple l'achèvement de notre complexe éclusier d'Harelbeke. Le projet est de plus en plus connu et porté en Flandre, tant par nos parties prenantes que par le grand public, et cela grâce à la politique de communication active et concrète que nous déployons depuis des années. La mise en place du réseau Seine-Escaut est vue comme une priorité importante pour stimuler le report modal vers la voie d'eau. Il va contribuer à la fois au développement durable du transport de fret, à la réduction de la congestion et à la lutte contre le réchauffement climatique. Cela le met au cœur de notre politique des mobilités, comme le démontre l'inclusion du projet dans l'accord de coalition du nouveau gouvernement flamand. »



Inauguration Écluse Harelbeke © De Vlaamse Waterweg nv

ALAIN LEFEBVRE

DIRECTEUR GÉNÉRAL PORTS DE LILLE

« Avec ses atouts, notamment son inscription dans un corridor européen, son gabarit très intéressant et les avantages du mode fluvial pour des entreprises de plus en plus soucieuses de responsabilité sociale et environnementale, le réseau Seine-Escaut va booster l'activité le long de la voie d'eau. Il offrira par exemple aux ports de Lille, qui travaillent beaucoup avec la filière agro-alimentaire, une meilleure accessibilité aux zones de production agricole. Il ouvre aussi des perspectives pour l'essor de l'économie circulaire, donnant à la région des Hauts-de-France la possibilité d'alimenter les autres régions, à commencer par l'Île-de-France, en matériaux et produits recyclés. Mais tant que le canal Seine-Nord Europe n'est pas terminé, le réseau n'est qu'une page blanche. Pour en faire plus qu'une simple voie de transit, la maîtrise du foncier sera fondamentale. Il faudra être très rigoureux dans le choix des filières et des entreprises qui s'installeront bord à voie d'eau et privilégier celles qui ont intérêt à miser sur une approche multimodale. Le pilotage du développement économique devra également tenir compte des zones de consommation, s'appuyer sur des échanges et une collaboration renforcée entre les ports et impliquer les industriels très en amont. »

DES FILIÈRES INDUSTRIELLES TRÈS IMPLIQUÉES

L'année 2019 a montré l'implication croissante des industriels dans la mise en œuvre du système de transport Seine-Escaut. Le 13 février, le Contrat stratégique de filière « Industries pour la Construction » a été signé par l'État (représenté par François de Rugy, Ministre de la Transition Écologique et Solidaire, Julien Denormandie, Ministre auprès de la Ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, chargé de la Ville et du Logement, et Agnès Pannier-Runacher, Secrétaire d'État auprès du ministre de l'Économie et des Finances), l'Association des Maires de France et l'Association française des industries de produits de construction (AIMCC), qui représentait les acteurs du secteur de la construction (matériaux, routes, travaux publics, bâtiment, bois, acier). Il inclut le Projet Multiregio, une nouvelle offre logistique fluviale dont le périmètre d'application est l'ensemble du réseau Seine-Escaut et de son capillaire à gabarit intermédiaire. Multiregio – « Une route fluviale pour l'économie circulaire » –

est une nouvelle approche complémentaire du système actuel de transport fluvial, souhaitée par de très nombreux industriels qui recherchent des unités de capacité intermédiaire et portée par plusieurs filières du Conseil National de l'Industrie. Elle repose sur la construction d'unités modulaires (des automoteurs et des barges non motorisées) de 500 T de capacité, destinées à fonctionner en convoi multi-lots (de deux, quatre ou six unités) et sans rupture de charge entre les voies à grand gabarit et au gabarit intermédiaire (Canal du Nord, Aisne, Marne).

À la suite de ce Contrat Stratégique et d'un protocole signé en 2012 par 40 filières amont et aval du secteur agricole, un protocole a été signé le 6 mai 2019 entre VNF, AIMCC, Intercéréales (l'interprofession représentative de la production, la commercialisation et la première transformation de céréales) et le GICAN (le groupement des industries de construction et activités navales). Les signataires s'engagent à mettre en œuvre un projet pilote Multiregio dans le cadre

d'une démarche d'investissement mutualisé entre les industriels de ces deux filières pour répondre à l'appel à projet lancé fin 2018 par BPI France (Banque Publique d'Investissement). Cela va permettre à des entreprises évoluant dans différents secteurs d'activités de co-construire cette solution. Ensemble et avec l'aide de BPI France, elles prévoient de créer deux sociétés – l'une dédiée à la recherche et l'innovation autour du projet, l'autre à la location des barges – et de développer sur le périmètre Seine-Escaut une offre logistique mutualisée globale, intégrant la traction fluviale, la manutention, le stockage et les pré- et post acheminements. Si l'expérience est concluante, cette approche pourrait devenir un standard pour le fluvial en France, voire en Europe ou de nombreux acteurs ont manifesté un intérêt.

DE NOUVELLES COOPÉRATIONS AU SERVICE D'UNE POLITIQUE LOGISTIQUE MULTIMODALE

Atteindre les objectifs de développement industriel du réseau Seine-Escaut suppose de garantir une offre multimodale performante d'un point à un autre, intégrant toutes les régions traversées et tous les modes de transport : le fleuve et la route pour les livraisons à courte distance, mais aussi le fleuve et le rail pour les transports sur moyenne distance et vers les grands ports maritimes. Le projet joue ainsi un rôle de catalyseur d'une politique logistique multimodale, faisant naître de nouvelles formes de coopérations. Dans les Hauts-de-France, par exemple, un conseil de coordination inter-portuaire et logistique de l'axe Nord a été mis en place pour accélérer les transitions

écologiques, énergétiques et numériques et renforcer la compétitivité du système logistique du Nord Ouest Européen. Présidé par le Préfet de région, le conseil réunit des décideurs publics et privés : ports maritimes de Boulogne, Calais, Dunkerque et Eurotunnel, CCI de région, fédération Norlink, gestionnaires d'infrastructures routières (DIR Nord, SANEF), fluviales (VNF et SCSNE), ferroviaires (SNCF), Conseil régional, communautés d'agglomérations du Boulonnais, de Calais, de Dunkerque et métropole européenne de Lille. Son plan d'actions pour 2020-2025 prévoit d'améliorer la complémentarité des modes de transport de marchandises sur l'axe

HUGUES VÉRITÉ

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'ASSOCIATION DES INDUSTRIES DE PRODUITS DE CONSTRUCTION (AIMCC)

« Le réseau Seine-Escaut est stratégique car il se situe dans « la banane bleue », mégalopole européenne très peuplée et urbanisée. Il est aussi au centre de flux de marchandises en provenance et à destination du monde entier du Havre à Dunkerque et Anvers, car des ports d'intérêt international sont en amont, et en aval se trouvent des industries de transformation exportatrices. Cela dit, ce réseau a une triple attractivité, entre les activités issues du Grand Paris, le projet de Canal Seine-Nord et la présence d'exportateurs au fil de l'eau. Il s'inscrit plus largement dans la compétitivité de la route fluviale, Multiregio et l'attractivité des filières au sein du Conseil National de l'Industrie. »



LE PROJET JOUE
AINSI UN RÔLE
DE CATALYSEUR
D'UNE POLITIQUE
LOGISTIQUE
MULTIMODALE



4 - UNE CONCERTATION TERRITORIALE ET UNE COMMUNICATION INTERNATIONALE



DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Alors que la communauté internationale se montre de plus en plus préoccupée par le dérèglement climatique et ses conséquences, le réseau Seine-Escaut est au service de la transition écologique. En favorisant un transfert ambitieux de la route vers la voie d'eau pour le transport en zone urbaine comme pour l'acheminement vers les ports maritimes, il répond à l'objectif européen d'une décarbonation des transports et aux attentes d'acteurs économiques de plus en plus soucieux de responsabilité sociétale. Au-delà du report modal, le projet Seine-Escaut a intégré d'emblée des objectifs environnementaux, avec des démarches visant à protéger la biodiversité, verdir les motorisations des flottes ou encore développer les énergies renouvelables bord à voie d'eau. Ces démarches progressent dans les régions, comme l'ont montré les avancées de 2019. En Flandre, par exemple, les nouveaux barrages de Kerkhove sur le Haut-Escaut et Harelbeke sur la Lys, installés dans le cadre de la modernisation du réseau fluvial flamand, ont tous deux été équipés de passes à poissons pour faciliter la migration piscicole. Plus de 2 000 d'arbres et arbustes ont également été plantés à Liegegem et une turbine hydro-électrique a été construite à Harelbeke.

Flash event Smart Logistics - Smart Rivers Lyon octobre 2019 © VNF D. Lachas

LA CONCERTATION TERRITORIALE, CLÉ D'UNE MOBILISATION COLLECTIVE

Face aux enjeux économiques et écologiques partagés par l'ensemble des parties prenantes, la réalisation du réseau Seine-Escaut impose, dans les zones urbaines comme dans les zones rurales, une forte exigence d'association des acteurs de terrain : maires, citoyens, agriculteurs, associations... Les actions continues des membres du GEIE Seine-Escaut depuis près de 20 ans ont porté leurs fruits dans ce domaine, avec non seulement, un très fort niveau d'acceptabilité, mais un engage-

ment dans une démarche de co-construction. Illustration en Wallonie, où la traversée de Tournai - et notamment le passage du Pont des Trous - était l'un des principaux goulets d'étranglement dans cette partie du réseau Seine-Escaut. L'année 2019 a vu la conclusion de longues années d'échanges avec les élus et les habitants de la commune, avec un accord sur la déconstruction partielle et la reconstruction du pont dans le respect du patrimoine local.

De son côté, la SCSNE, tout en engageant la régionalisation, a finalisé les conventions de partenariat avec les collectivités territoriales françaises autour de la démarche « Grand chantier » déployée dans le cadre de la construction du canal. La première convention « Canal solidaire », portant sur l'insertion, a été signée avec les présidents des six départements du Nord, de l'Oise, du Pas de Calais, de la Somme, de l'Aisne et du Val d'Oise et le président de la région Hauts-de-France. En parallèle, deux nouvelles conventions, « Canal Emploi » et « Canal Entreprises », ont été préparées qui devraient être signées à leur tour en 2020.



BRAM TACK

COORDINATEUR LEIEDAL

« Seine-Escaut est un projet ambitieux dont l'impact environnemental est important. Cela implique que dans les années à venir, le profil et le fonctionnement de notre région vont changer radicalement. Il est à cet égard de première importance que Seine-Escaut ne soit pas considéré simplement comme un projet d'infrastructures mais comme un projet pour la région. C'est-à-dire un projet permettant la réalisation d'ambitions locales et régionales, mais aussi créateur de qualité environnementale à tous les échelons. Outre les questions de mobilité et de transport, il prend en compte la restauration des cours d'eau. Dans une région où l'offre d'espaces verts et naturels est restreinte, procéder à des aménagements de ce type, en synergie avec l'agriculture et les loisirs, représente une valeur ajoutée. Les voies d'eau constituent par essence d'importants lieux d'articulation bleu-vert. Le parcours de la Lys dans Courtrai en est un magnifique exemple. Dans ce cas précis, Seine-Escaut est à l'origine d'une rénovation urbaine de qualité. »



LIEVEN DEJONCKHEERE

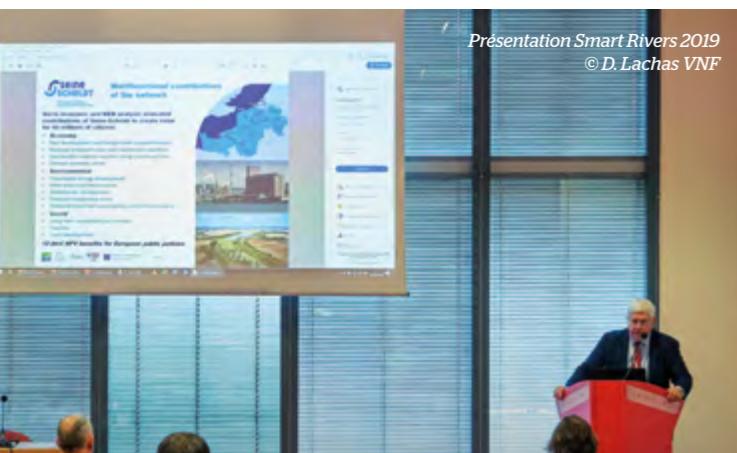
CHEF DE DIVISION RÉGION OUEST DE VLAAMSE WATERWEG NV

« DVW est tout à fait partisan de l'organisation d'une concertation large et la plus participative possible autour du réseau Seine-Escaut. Nous déployons dans ce but une politique de communication active et inscrite dans la durée, en utilisant des supports traditionnels comme les bulletins d'informations et également de nouveaux outils comme les plates-formes en ligne. Cette communication, qui s'adresse à toutes les parties prenantes, augmente clairement la visibilité du projet et contribue à la création d'un soutien public, ce qui est indispensable pour un programme d'une telle ampleur. La concertation est aussi organisée de manière plus formelle. Pour chaque élément majeur du projet, comme l'axe de la Lys ou la traversée de Bruges, un groupe consultatif d'experts et de parties prenantes a ainsi été mis en place et se réunit régulièrement afin de permettre aux acteurs d'échanger. Les enquêtes publiques lancées à l'occasion de chaque étude d'impact environnemental ou de demande de permis de construire sont aussi pour les citoyens une opportunité de participer au processus décisionnel. Ce fut le cas en 2019 pour celles menées sur le pont d'Ooigem ou le canal Bossuyt-Courtrai. »



SMART RIVERS ET RIVERDATING, DEUX OCCASIONS DE PARTAGE D'EXPÉRIENCES INTERNATIONALES

Pour favoriser l'avancement du réseau Seine-Escaut et son appropriation par l'ensemble des parties prenantes, ses acteurs développent la communication sur le projet. En 2019, cette communication a été particulièrement active à l'international, à l'occasion de plusieurs événements. La liaison Seine-Escaut était ainsi au programme de Riverdating, le rendez-vous des acteurs européens du transport fluvial et de la logistique multimodale, dont la 12^e édition s'est tenue le 27 et 28 novembre au Palais des Congrès de Liège en Belgique.



Le GEIE Seine-Escaut, co-organisateur de la conférence Smart Rivers 2019 à Lyon, a animé avec VNF et la CNR une série de huit *Flash Events* pour mettre en lumière des initiatives innovantes et confronter les points de vue sur différents sujets. Le *Flash Event Smart Logistics* a traité des problématiques de logistique intelligente dans le domaine fluvial. Le *Flash Event Smart Data Management*, des applications de gestion des données pour la conception et l'exploitation d'ouvrages. Le *Flash Event Smarts Cities*, des solutions innovantes pour réaliser la logistique au sein des villes depuis ou vers les ports. Le *Flash Event Smart Shipping*, des bateaux autonomes et de la navigation intelligente. Le *Flash Event Smart Tourism*, de la co-construction de l'offre

touristique entre les acteurs et de la contribution de la voie d'eau à un tourisme durable. Le *Flash Event Smart Energy*, de la transition énergétique dans le domaine fluvial. Le *Flash Event Smart Water Management*, de la gestion intelligente de l'eau grâce aux nouvelles technologies. Quant au *Flash Event Smart Circular Economy*, il était consacré à l'utilisation de la voie d'eau pour l'économie circulaire.

SEINE-ESCAUT ACCÉLÉRATEUR D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Comme les autres *Flash Events* de Smart Rivers 2019, celui sur l'économie circulaire a nourri les échanges sur l'avenir de la voie d'eau. Les intervenants ont montré comment le mode fluvial, solution de transport massifiée et naturellement pendulaire, était un moyen de développer la collecte et la valorisation des déchets, donc d'économiser les ressources en matériaux. Parmi les projets présentés figurait une initiative de la métropole de Lille : celle-ci a décidé d'utiliser les voies intérieures pour faire du transport de déchets entre Halluin et Sequedin, deux communes distantes de 38 kilomètres. Deux barges circulent en permanence de l'une à l'autre, transportant dans un sens des déchets bios et dans l'autre des déchets ménagers, jusqu'aux sites où ils sont traités. Mis en œuvre à l'échelle du réseau Seine-Escaut, le transport de déchets élargirait considérablement les potentiels de recyclage de différentes filières industrielles. Le changement pour les acteurs de l'économie circulaire c'est la compétitivité industrielle apportée par la voie d'eau le long d'un réseau de 1100 km, et l'élargissement de ce marché stratégique à un bassin unique de plus de 40 millions de citoyens européens, permettant d'augmenter la taille des unités de retraitement.



CHRISTOPHE VANMUYSEN

INSPECTEUR GÉNÉRAL EXPERT (SPW) MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

« Après sept ans de discussions et de concertation, notamment par le biais de consultations populaires et d'ateliers citoyens, nous avons obtenu en 2019 l'autorisation de déconstruire partiellement le Pont des Trous à Tournai pour pouvoir procéder à l'élargissement de l'Arche centrale. Il s'agit là d'une étape emblématique car c'est un ouvrage médiéval classé auquel la population est très attachée. C'est aussi du dernier goulet d'étranglement à lever dans la traversée de la ville : en l'état, l'arche centrale ne peut pas laisser passer les péniches standardisées de classe Va.

Nous allons rebâtir le pont pour augmenter le gabarit navigable, afin d'atteindre 12,5 mètres de largeur et sept mètres de hauteur libre sous l'arche centrale. Le tout, en respectant les contraintes patrimoniales et le caractère de l'édifice. Nous allons réutiliser un maximum de pierres provenant de la déconstruction. Le solde des pierres nécessaire au nouvel édifice proviendra de la carrière de Gore gérée par le SPW. Le chantier sera également particulièrement écologique, donnant notamment la priorité à des modes de transport doux pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. »



JÉRÔME DEZOBRY

(SCSNE) PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE SCSNE

« La régionalisation de la SCSNE clarifie les rôles dans la réalisation du canal Seine-Nord Europe : l'État conserve son rôle régaliens et laisse les collectivités en première ligne pour conduire les travaux en toute indépendance, en leur faisant confiance. C'est une nouvelle manière de réaliser un grand projet, en phase avec ce qu'est le réseau Seine-Escaut : avant d'être un projet d'infrastructures, c'est d'abord un projet d'aménagement et de développement économique, qui répond aussi à une problématique environnementale. Nous avançons en restant au plus près du terrain pour coller aux réalités locales, continuant la concertation mètre par mètre, en croyant profondément à l'intelligence collective des territoires. »



Signature de la convention Canal Solidaire
le 28 février 2019 © Y. Cadart CD62

LA COMPOSITION DU GEIE SEINE-ESCAUT



Représentant de Voies Navigables de France (VNF)

Isabelle Matykowski,
Directrice territoriale Voies navigables de France
Nord-Pas-de-Calais
Gérante du GEIE Seine-Escout

Les 4 300 personnels de Voies navigables de France agissent au quotidien pour garantir le service public de la voie d'eau. Établissement public administratif du Ministère de la Transition écologique et solidaire, VNF intervient principalement sur : les infrastructures / ouvrages : il exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen (6 700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées, près de 4 000 ouvrages d'art, 40 000 hectares de domaine public fluvial).

Le transport de marchandises : il développe et promeut le transport fluvial de fret en contribuant au report modal et en favorisant les logistiques multimodales. Le tourisme / transport fluvial : il préserve et valorise les équipements et lieux de vie de la voie d'eau pour accompagner le tourisme fluvial comme levier de développement économique local.

Le développement durable / eau : il optimise la gestion de l'eau dans une démarche éco-responsable et de préservation de la biodiversité. Facilitateur d'échanges entre les acteurs économiques et institutionnels du fluvial (chargeurs, transporteurs, collectivités, opérateurs de tourisme...) au profit du développement du secteur.

Voies Navigables de France (VNF)
175, rue Ludovic Boutieux - CS 30820- 62408 Béthune cedex - France
T : +33 3 20 15 49 90
isabelle.matykowski@vnf.fr / wwwvnf.fr

**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

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

Jérôme Dezobry,
Président du Directoire

La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est un établissement public, spécifiquement créé pour conduire la réalisation du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac. Créé en mai 2016 par voie législative, il est mis en place en 2017. Son rôle est également de favoriser le développement économique local lié à cette nouvelle infrastructure. La SCSNE assure la conduite des études de conception, des études réglementaires, la préparation des dossiers d'autorisation et la préparation des marchés qui permettront de choisir les entreprises qui réalisent 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 (SCSNE)
134, rue de Beauvais - 60280 Margny-lès-Compiègne
T : +33 3 44 40 74 91
jerome.dezobry@scsne.fr
www.canal-seine-nord-europe.fr



Représentant de De Vlaamse Waterweg nv (DVW)

Frank Serpentier,
Administrateur

De Vlaamse Waterweg nv est une agence autonome des autorités flamandes responsable de la gestion des voies navigables en Flandre orientale et occidentale. À partir du 1^{er} janvier 2018 l'organisation portera le nom de "De Vlaamse Waterweg nv" (Voies Navigables de Flandre SA), suite à la fusion avec nv De Scheepvaart. De la sorte, la Région flamande se dote d'un gestionnaire unique des voies navigables sur l'ensemble de son territoire. La Flandre dispose d'un des réseaux fluviaux les plus denses d'Europe. De Vlaamse Waterweg nv a comme mission de gérer et de développer les voies navigables en un réseau puissant qui contribue à l'économie, à la prospérité et à la viabilité de la Flandre. À cet effet, De Vlaamse Waterweg nv promeut une utilisation multifonctionnelle des canaux et des voies navigables, en prenant soin des intérêts de tous les acteurs. L'organisation porte une attention particulière aux questions de sécurité et prône une gestion intégrale de l'eau. Véritable projet sociétal, De Vlaamse Waterweg nv mène une politique moderne, innovante et porteuse d'avenir, avec pour enjeu une Flandre plus mobile, plus sûre et plus verte.

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

De Vlaamse Waterweg nv (DVW)
Havenstraat 44 - 3500 Hasselt
frank.serpentier@vlaamsewaterweg.be / wwwvlaamsewaterweg.be

**Wallonie
mobilité
SPW**

Représentant de Service Public
de Wallonie (SPW)

Christelle Viaud-Moucier,
Administratrice

Le SPW Mobilité et infrastructures initie et coordonne les politiques menées par la Wallonie en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises. Véritable acteur en faveur d'une mobilité plus durable et porteuse de développement socio-économique pour la région wallonne, il intervient dans de nombreux secteurs dont celui des voies navigables. Sur le plan local, il coordonne, soutient et assure le suivi des actions menées par d'autres organismes et acteurs locaux en matière de mobilité. Si le SPW Mobilité et Infrastructures intervient en matière de réglementation et de régulation, c'est également lui qui modernise, entretient et contrôle les réseaux routier, hydraulique ainsi que ceux dédiés à la mobilité douce. Plus spécifiquement, en matière de voies hydrauliques, le SPW Mobilité et Infrastructures encourage le développement du transport fluvial au travers du développement des pôles intermodaux et des infrastructures hydrauliques. Il veille au bon fonctionnement des ouvrages d'art et des barrages-réservoirs et participe au développement des zones portuaires en collaboration avec les ports autonomes.

Service public de Wallonie (SPW)
Mobilité et infrastructures
Boulevard du Nord 8 - B-5000 Namur
T +32 81 773 069
christelle.viaudmoucier@spw.wallonie.be / www.mobilitewallonie.be



Changement porte Écluse des Fontinettes © VNF



Écluse d'Harelbeke © De Vlaamse Waterweg nv

CHAP. 2

LES PORTS INTÉRIEURS, LA VALEUR AJOUTÉE AU CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

La synergie et la mise en réseau des ports intérieurs du réseau Seine-Escaut sont une ambition forte pour faire travailler ensemble acteurs publics et acteurs privés pour développer de nouveaux services multimodaux compétitifs et durables au bénéfice de la logistique des industries de production et consommation de six régions européennes.



1. UN RÉSEAU DE PORTS INTÉRIEURS POUR L'INDUSTRIE EUROPÉENNE

LE CŒUR DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

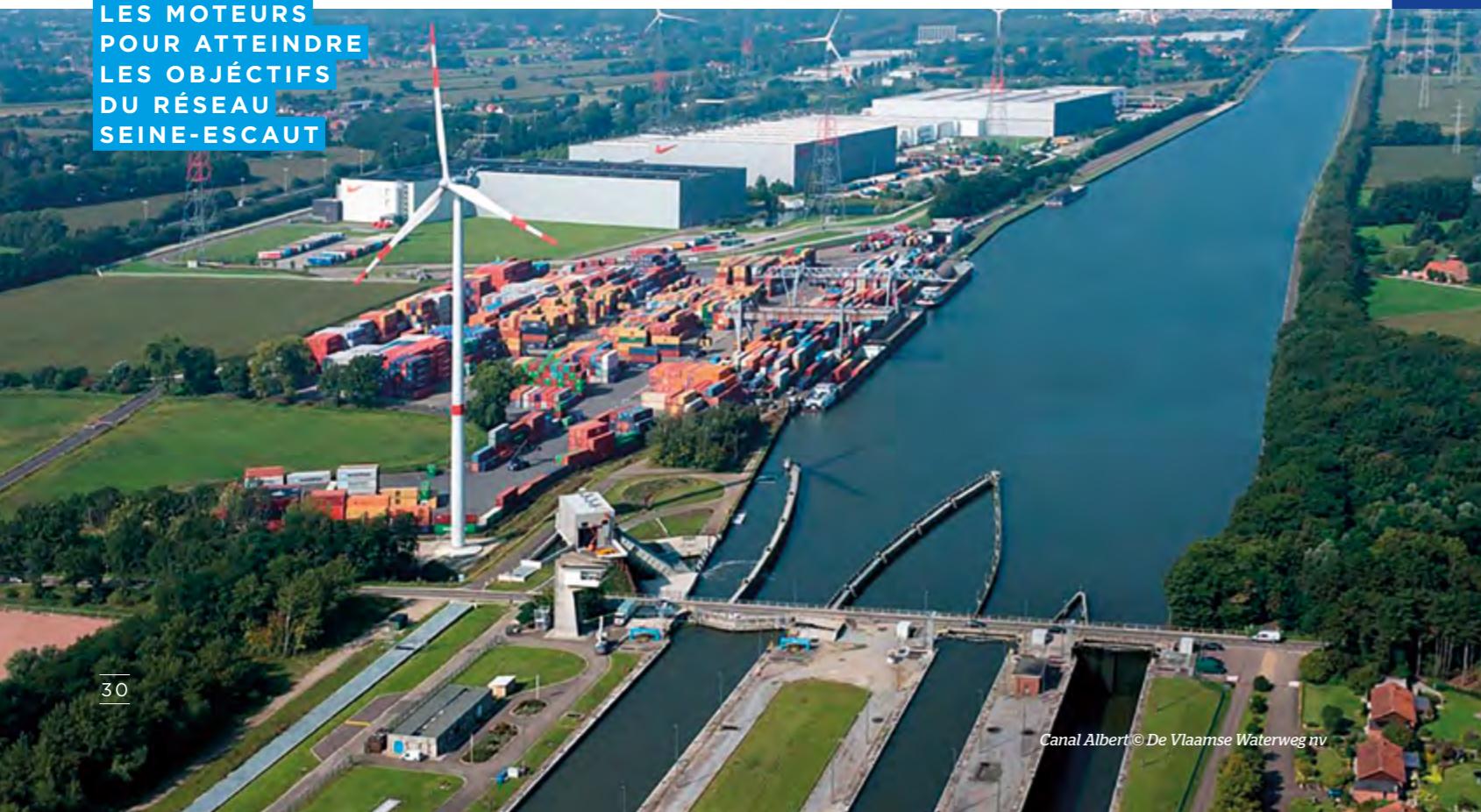
Le réseau Seine-Escaut va connecter entre eux, 24 heures sur 24, 1 100 km de voies fluviales à grand gabarit. Ces voies relieront six régions européennes (la Normandie, l'Île-de-France, le Grand Est, les Hauts-de-France en France, la Flandre et la Wallonie en Belgique), trois métropoles (Paris, Lille et Bruxelles) ainsi que cinq ports maritimes (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anvers et Zeebrugge) et des ports intérieurs. Interfaces entre leurs territoires et le monde extérieur, bassins industriels, nœuds d'échanges et sources de valeur ajoutée, ces ports sont les moteurs de la mise en oeuvre des objectifs du réseau Seine-Escaut. La localisation des activités logistiques et industrielles au sein de ports intérieurs, de plates-formes multimodales ou de quais simplifie les échanges, chargeurs, transporteurs et logisticiens.

activités industrielles. C'est tout le sens de la démarche engagée en Flandre depuis les années 1990 avec la démarche ENA (Economic Network Albert Kanaal).

Conscient du rôle clé du réseau de ports intérieurs, le GEIE Seine-Escaut prépare une étude sur l'évaluation du réseau portuaire Seine-Escaut et son potentiel de développement multimodal et énergétique. L'objectif est de définir les investissements à réaliser entre 2020 et 2028 dans les six régions traversées pour donner le plein effet du réseau d'infrastructure fluviale à l'horizon de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe. Conduite en lien étroit avec les ports, les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et avec les collectivités territoriales, cette étude fera l'objet d'une concertation intense avec l'ensemble des utilisateurs, chargeurs, transporteurs et logisticiens.

Elle permettra de préciser les programmations éligibles lors des futurs appels d'offres européens à deux niveaux: le niveau régional pour le financement des infrastructures et équipements spécifiques de chaque port avec ses partenaires locaux; le niveau européen pour le financement de l'infrastructure multimodale Seine-Escaut, l'amélioration de son efficacité énergétique et le développement de standards européens et de solutions innovantes avec une utilisation accrue du numérique pour faciliter le report modal vers la voie d'eau.

LES PORTS SONT LES MOTEURS POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

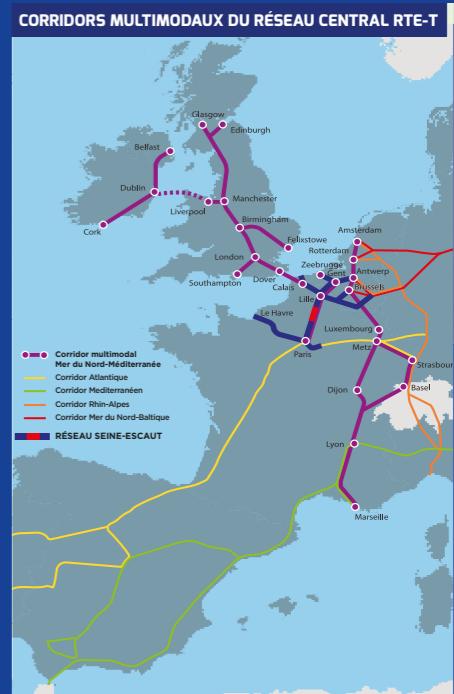


Canal Albert © De Vlaamse Waterweg nv

OLIVIER BERGER

DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« En France, nous n'avons pas investi dans de nouveaux canaux fluviaux depuis plus de 50 ans. Le projet Seine-Escaut est une occasion extraordinaire d'inventer le transport fluvial du 21^e siècle, avec des solutions potentiellement très différentes de celles d'aujourd'hui. Ce réseau va faire bouger les équilibres en place aujourd'hui, notamment concurrentiels, mais aussi offrir des possibilités de développement autour de sujets comme la connectivité, l'accessibilité, les nouveaux usages de la voie d'eau... C'est un projet qui rebat les cartes, avec énormément d'opportunités à saisir dès maintenant en travaillant avec toutes les parties prenantes. Je pense par exemple à ce que peuvent apporter les nouvelles technologies à la conception de bateaux et équipements intelligents ou à l'amélioration des interfaces bateaux/ports. Pour tirer parti de ces opportunités, nous devons nous inscrire dans une logique globale, considérer chaque maillon en regardant l'ensemble de la chaîne du transport fluvial, accroître les échanges avec les usagers et les collectivités pour créer ensemble de la valeur. »



STÉPHANE RAISON

PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

« Pour notre port, le réseau Seine-Escaut sera un élément important de transformation du réseau de transport. Il ne nous donnera pas seulement accès à la région parisienne. Il va créer une connexion fluviale entre nos plates-formes du nord des Hauts-de-France et celles du sud, et nous permettra d'installer des plates-formes multimodales sur l'ensemble du linéaire. Le trafic va s'accroître et nous pourrons travailler en synergie avec les autres acteurs locaux sur la mise en place tout au long de l'itinéraire d'une toile industrielle décarbonée pour développer l'activité bord à voie d'eau. Un exemple: aujourd'hui, nous envoyons des malts depuis notre bassin jusqu'au port d'Anvers, où ils sont transformés en bières qui sont ensuite exportées. Demain, nous pourrions effectuer ces activités de transformation sur place. Cela dépasse la réflexion sur le transport, il y a une réflexion industrielle à mener sous l'impulsion et la gouvernance de la région. Cette réflexion embrasse tout le monde et nécessitera une coordination entre les ports. Nous avons d'ailleurs créé Norlink Ports, l'association des ports du Nord, dans cette perspective, en prévision de la mise en place du réseau Seine-Escaut. »

UNE ACTION CONCERTÉE ET COORDONNÉE

La mise en place du réseau Seine-Escaut incite les ports maritimes et fluviaux à poursuivre et renforcer une politique de coopération entamée voilà plusieurs années. Cette coopération porte sur des sujets divers, allant de la valorisation du foncier au développement de solutions multimodales intégrées, en passant par la mise en place d'installations de stockage et de transbordement bord à voie d'eau, les raccordements routiers et ferroviaires nécessaires à l'émergence de quais ou plates-formes multimodaux ou la mutualisation de bateaux et d'équipements de manutention fixes et mobiles. En France, conformément à la volonté de l'État, les ports privilégièrent une approche par axe. Réunis au sein d'Haropa, ceux de Paris-Seine-Normandie traitent près de 120 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux par an et gèrent près de mille hectares de terrains et réserves foncières. Leur alliance leur permet de mettre en avant une offre commerciale commune positionnée au niveau des plus grands complexes portuaires européens.

Dans les Hauts-de-France, Norlink Ports regroupe pour sa part une vingtaine de hubs maritimes et multimodaux qui valorisent ensemble le potentiel portuaire de la région. Très impliquée dans la construction du canal Seine-Nord Europe, l'association prépare son ouverture en élaborant de nouveaux schémas de transport intra régionaux alternatifs. En 2019, les deux axes Seine et Nord ont commencé à identifier des thèmes de travaux communs. Ils ont notamment décidé de réfléchir ensemble à la manière dont le GEIE Seine-Escaut pouvait accompagner la mise en place du réseau et favoriser le report modal.

**NORLINK PORTS
REGROUPE POUR
SA PART UNE VINGTAINE
DE HUBS VALORISANT
ENSEMBLE
LE POTENTIEL
PORTUAIRE
DE LA RÉGION**



DOMINIQUE DE PAUL DE BARCHIFONTAINE

DIRECTEUR DU PORT AUTONOME DE NAMUR

« Il existe quatre ports fluviaux en Wallonie : Liège, Namur, le PACO et Charleroi. Chacun est un organisme d'intérêt public avec des actionnaires publics. Le port autonome de Namur est une petite structure dont l'organisation repose sur un contrat de gestion passé avec la région Wallonne qui définit la vision, les missions, et les objectifs à atteindre. L'un de ces objectifs est de favoriser le trafic fluvial de marchandises en aménageant les terrains dont la gestion nous a été confiée le long de la voie d'eau pour qu'ils puissent accueillir des entreprises. Nous gérons environ 160 hectares de terrain, ce qui représente neuf kilomètres de quais et environ 140 concessions à une centaine d'entreprises différentes. Le port ne peut concéder les terrains qui jouxtent la voie d'eau qu'à des entreprises utilisatrices du transport fluvial. Nous procédons par contractualisation, via des concessions à long terme de 30 ans renouvelables. Le « turn over » des entreprises est donc faible et ne va pas changer avec l'arrivée du réseau Seine-Escaut. Néanmoins ce projet est très intéressant, car grâce au futur réseau, les entreprises concessionnaires pourront étendre leurs activités vers le nord de la France et trouver de nouveaux marchés. Cela va permettre d'accroître le volume de marchandises transportées par voie d'eau, qui représente aujourd'hui environ 5,5 millions de tonnes par an. Cela permettra aussi de diversifier les trafics, aujourd'hui surtout concentrés dans certains secteurs comme les produits carriers, les matières premières pour la construction, le transport de céréales, de déchets, d'hydrocarbures. »



En Belgique, les ports et leurs partenaires se préparent aussi à relever les défis logistiques induits par le réseau Seine-Escaut en développant la coopération.

L'objectif affiché du Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO), qui va border le futur canal Seine-Nord Europe en Wallonie, est d'être fin prêt quand le réseau entrera en activité pour capter dès le début un maximum de flux. Les infrastructures sont adaptées en conséquence et un plan déployé, sur dix ans par le service public wallon, va faire passer le gabarit de la majorité des canaux de 1 350 tonnes à 2 000 tonnes. Les écluses vont être modernisées et de nouveaux terminaux seront installés sur les points stratégiques : à Wambrechies sur la Lys, à Pecq et à Baudour sur le Haut-Escout, à Ghlin sur le canal Mons-Condé. S'y ajoutera le dragage, entamé en France, du canal Condé-Pommeroeul en vue de sa réouverture.

En Flandre, il s'agit de répondre à un double enjeu : renforcer le futur lien nord-sud mais aussi rapprocher l'est de l'ouest en développant l'axe Valenciennes-Tournai-Courtrai-Roulers-Zeebrugge. De fait, parallèlement aux coopérations portuaires développées dans chaque pays et région traversés par le réseau Seine-Escaut, la dimension transfrontalière du projet fait émerger des collaborations internationales. Des liens se sont par exemple noués entre le port wallon de Charleroi et Valenciennes dans le Hainaut français. L'année 2019 a vu ces rapprochements se poursuivre, comme l'illustre la signature d'un protocole de travail entre les ports de l'axe Nord en France et Anvers en Belgique pour trouver des synergies possibles.

Ces actions coordonnées en France, en Flandre et en Wallonie sont essentielles pour atteindre les objectifs stratégiques du réseau Seine-Escaut.



Darse Sud de Ghlin © PACO



CATHERINE MAHEUX

DIRECTRICE DU PORT AUTONOME DU CENTRE ET DE L'OUEST

« Il y a déjà des lignes régulières de transport de marchandises sur la Lys, le Haut-Escout et le canal Mons-Condé et des projets ont été lancés pour y accroître la mutualisation des bateaux et la massification des flux. La société Danzer va ainsi mettre en place une escale au terminal de Ghlin, sur le canal Mons-Condé. Notre objectif est de développer les connexions existantes pour tirer parti du potentiel de développement apporté par le réseau Seine-Escaut. C'est important pour la compétitivité du mode fluvial : dans le port d'Anvers, par exemple, il y a trois points de déchargement de conteneurs mais il faut au moins cinq conteneurs par voyage pour que le déchargement soit prioritaire. Nous rencontrons régulièrement nos partenaires de la chaîne logistique et sommes ouverts à tous les projets générateurs d'activité et d'emplois, quelle que soit la nationalité des acteurs qui les portent. Il ne faut pas avoir peur de la concurrence, nous avons tous à gagner à unir nos forces et à développer des synergies. »



DIRK DE SMET

DIRECTEUR DU PORT AUTONOME DE CHARLEROI

« Le réseau Seine-Escaut étend très largement le champ des possibles pour les ports de Wallonie, qui ont tout intérêt à saisir les opportunités qu'il offre pour développer le transport fluvial. Surtout à une période où les problématiques environnementales deviennent majeures et où la congestion routière atteint un stade critique. Dans notre région, le projet doit à mon sens se construire en priorité à l'échelle internationale, car la force de la liaison Seine-Escaut est de nous donner une ouverture sur la moitié de l'Europe. Profiter de l'arrivée du réseau pour développer l'activité suppose de remettre en question les modèles établis pour voir où et comment apporter des améliorations. C'est aussi une démarche fortement collaborative : les ports, y compris de régions et pays différents, doivent travailler ensemble et nouer des partenariats avec d'autres acteurs que ceux de la voie d'eau, car les questions liées à la mobilité impliquent tout le monde. La coopération existe déjà. J'échange par exemple tous les mois avec les directeurs des autres ports wallons dans le cadre d'une plate-forme dédiée créée il y a plusieurs années et notre port de Charleroi travaille avec celui de Maubeuge et avec VNF à un projet de barge automatisée sur la Sambre. »

2. UNE COOPÉRATION MULTIMODALE POUR UNE LOGISTIQUE INTÉGRÉE

VERS UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE

La coopération renforcée entre les ports du réseau Seine-Escaut et leurs partenaires est rendue nécessaire par la vision stratégique portée par le projet : la construction, à l'échelle européenne, d'un nouveau modèle économique multimodal.

Conçu dès 2004 et constamment affiné depuis, ce modèle appuyé à la fois sur la voie d'eau, le rail et la route repose sur des infrastructures interconnectées et intègre tous les maillons de la chaîne de valeur de la logistique fluviale. Il passe par la coordination des processus logistiques et industriels, le partage des données l'automatisation et la digitalisation croissante des opérations... Autant d'impératifs qui poussent aux alliances portuaires. Ceci explique des initiatives comme le lancement en décembre 2018 par Haropa,

en partenariat avec VNF, d'un plan d'amélioration de la compétitivité du transport fluvial de conteneurs maritimes sur le bassin de la Seine. Ce plan vise à travailler avec l'ensemble des professionnels concernés (chargeurs, armateurs, manutentionnaires, opérateurs de transport) sur la modernisation du réseau, la modernisation de la flotte et la mutualisation des services sous forme d'ateliers organisés depuis 2019. Haropa œuvre aussi avec SNCF Réseaux à la création de nouvelles lignes régulières. C'est grâce à cette collaboration que, désormais, une navette fluviale de Bolloré Logistics relie Le Havre, Rouen, Gennevilliers à Bonneuil-sur-Marne à l'amont de Paris et qu'un service ferroviaire relie Le Havre et la Suisse romande, en partenariat avec le port de Marseille-Fos et Naviland Cargo.

Largement associés aux travaux du GEIE entre 2013 et 2016 sur le corridor multimodal Amsterdam-Marseille, les industriels des différentes filières, principaux donneurs d'ordre du transport fluvial, se sont aussi engagés pour construire ce nouveau modèle économique, orienté vers un système de transport intégré : un système associant ports, transporteurs et chargeurs pour disposer d'une offre compétitive de bout en bout, en y incluant le cas échéant les pré- et post-acheminements routiers. Les acteurs de cette offre logistique préfigurant les futurs flux du réseau Seine-Escaut s'impliqueront aussi, dans les prochaines années, pour développer la multimodalité au sein du réseau portuaire Seine-Escaut et bénéficier pleinement des effets économiques et environnementaux du projet à l'horizon 2028.



Port du Havre - Port 2000 © Eric Houry HAROPA



BAPTISTE MAURAND

DIRECTEUR GÉNÉRAL PORT DU HAVRE (HAROPA)

« Ainsi que l'a rappelé le Président de la République lors des récentes Assises de l'économie maritime, le Canal Seine-Nord Europe constitue un enjeu de compétitivité et de progrès pour tous les territoires et les ports. Il est indispensable qu'il permette à nos ports Haropa d'étendre au Nord de la France leur hinterland naturel. Il sera par exemple pour Rouen, premier port exportateur de céréales d'Europe de l'Ouest, l'occasion de récupérer les flux de céréales cultivées en Picardie. Il ne sera créateur de valeur que s'il relie la zone d'extraction du Calaisis aux centrales à béton franciliennes et renforce l'approvisionnement de l'Île-de-France en matériaux de construction. Ce sont des challenges qui se préparent dès maintenant. »



XAVIER-YVES VALÈRE

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DE L'AXE NORD
PRÉFECTURE DE RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

« Le réseau Seine-Escaut n'est pas qu'un sujet technique d'infrastructure, c'est un projet d'aménagement du territoire qui nécessite une politique industrielle et logistique. Une fois la décision publique de construire ce réseau prise, le premier enjeu pour les acteurs portuaires et logistiques est de déterminer comment l'utiliser au mieux. Répondre à cette question suppose de développer une coopération entre les ports et, au-delà, entre les acteurs territoriaux de la logistique pour répondre de manière coordonnée aux enjeux communs de transitions énergétique, écologique et numérique. Dans les périodes de transitions, disposer d'un environnement ouvert à la concurrence est important pour faciliter les innovations mais ne suffit pas.

Il faut également disposer d'instances en capacité de construire des partenariats et d'échanger les bonnes pratiques. La coordination de l'axe Nord permet d'identifier et de conduire en synergie un ensemble d'actions opérationnelles du monde portuaire et logistique pour tirer tous les bénéfices de ce réseau à Grand Gabarit pour les Hauts-de-France. Son plan d'action 2020-2025 s'attache à développer des actions de promotion collective des transports massifiés, à en améliorer la performance, à accroître l'excellence environnementale de la chaîne logistique, à déployer une frontière intelligente dans le contexte du Brexit et à renforcer la sécurité, la sûreté, la fluidité des transports de marchandises. C'est également un lieu qui permet de se projeter aux bonnes échelles : il nous faut mieux travailler avec la Normandie et l'Île-de-France pour dynamiser la politique de report modal interrégionale mais aussi à l'échelle du Range Nord pour catalyser aux bonnes échelles nos politiques de transitions qui gagnent à être homogénéisées sur un corridor européen. »



Port de Lille © APB

UN RÉSEAU DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES ET INDUSTRIELLES POUR OPTIMISER LES FLUX

La mise en place de ce nouveau modèle économique multimodal va s'appuyer sur un réseau de plates-formes logistiques et industrielles, et une nouvelle offre logistique multimodale intégrée. Installées sur la Seine, l'Oise, le futur canal Seine-Nord Europe, la liaison Dunkerque-Escaut, la Meuse, l'Escaut ou la Lys, ces plates-formes permettront de mutualiser et d'optimiser les flux de marchandises transportées en vrac ou par conteneurs.

Dans le cadre du projet Seine-Escaut, celles qui existent déjà font l'objet de travaux d'agrandissement et de modernisation. C'est le cas en Flandre du terminal fluvial de Wielsbeke sur la Lys et du River Terminal de Roulers sur le canal Roulers-Lys. De nouvelles plates-formes verront également le jour. En Wallonie, le parc d'activité

Val d'Escaut-Port de Peck va par exemple compléter les installations portuaires de Vaulx. Le long du futur canal Seine-Nord Europe, quatre plates-formes implantées à Noyon dans l'Oise, Nesle et Péronne dans la Somme, Marquion dans le Pas-de-Calais, favoriseront quant à elles l'élargissement de l'hinterland des ports maritimes français et le déploiement d'une nouvelle offre logistique massifiée sachant tirer parti de l'intermodalité entre les transports maritimes, fluviaux, ferrés et routiers. L'engagement et l'investissement des chargeurs aux côtés des transporteurs est essentiel pour fiabiliser dans la durée le report modal.

**CES PLATES-FORMES
PERMETTRONT
DE MUTUALISER
D'OPTIMISER LES FLUX
DE MARCHANDISES
TRANSPORTÉES
EN VRAC OU PAR
CONTENEURS**



BRUNO BOUVAT-MARTIN

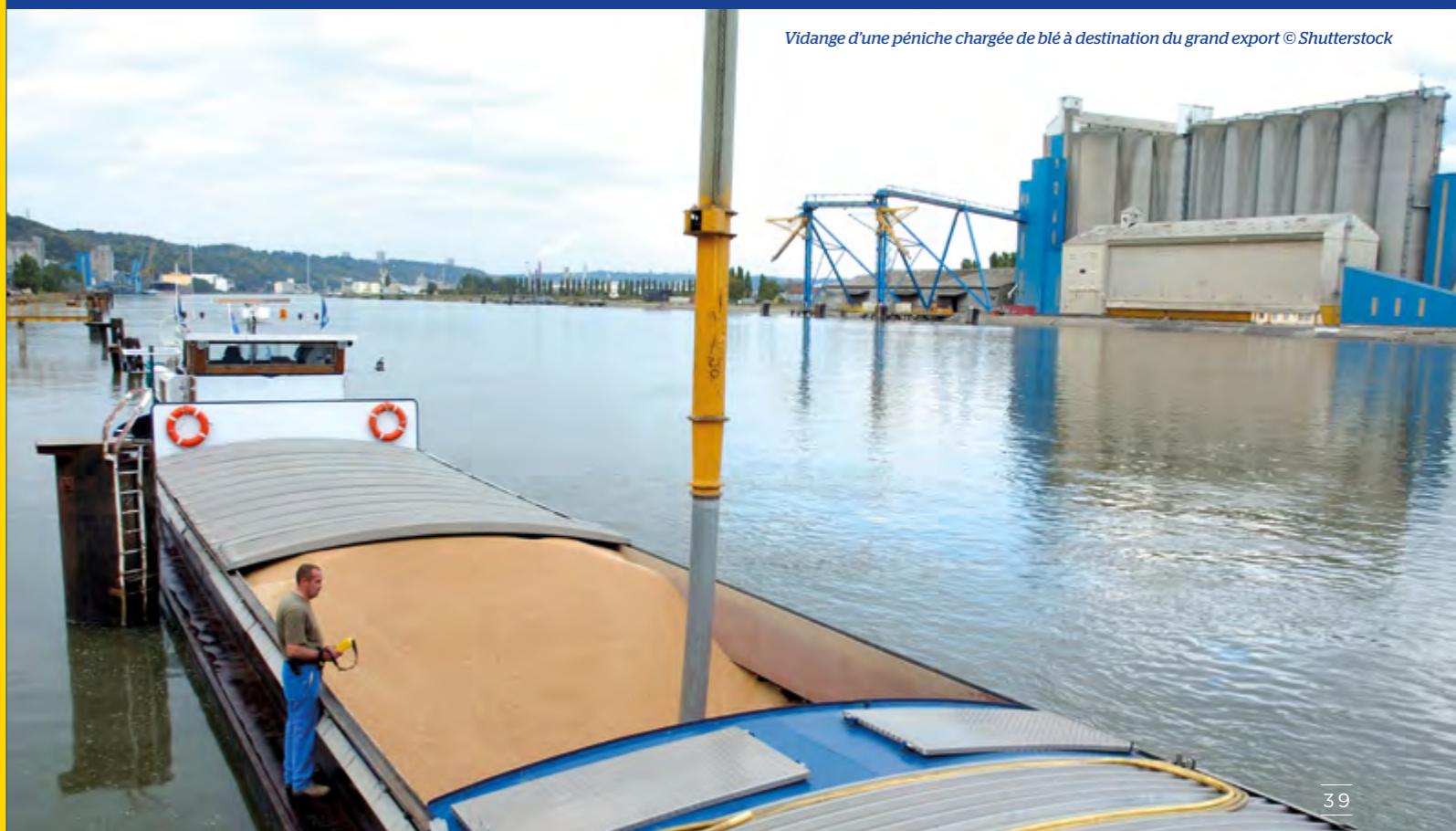
1^{ER} VICE-PRÉSIDENT AXÉRÉAL

« Ces dernières années, la part du transport fluvial dans notre logistique s'est amenuisée au profit de la route. Nous ne pouvions pas continuer ainsi compte-tenu des nuisances sur l'environnement du transport routier et des demandes sociétales. Nous avons donc réfléchi aux moyens d'inverser la tendance. Au cours de ces réflexions, il est apparu que les chargeurs ne possédaient plus de bateaux en propre, ce qui était un frein à l'utilisation de la voie d'eau. Il fallait retrouver un nombre suffisant de bateaux et s'organiser différemment en développant les synergies entre filières pour se répartir les coûts. C'est ainsi qu'est né Multiregio. »

Aujourd'hui, dix entreprises, issues pour moitié du secteur des céréales et pour l'autre du secteur de la construction, travaillent à la mise en place d'un système de barges de 500 tonnes regroupées en convois. Elles circuleront dans un premier temps en étant réparties sur quatre zones fluviales, Seine amont aval, Grand Paris, Oise nord sud et Canal du nord, Lille Dunkerque Escaut. Le démarrage sera progressif mais nous considérons qu'à terme, elles pourront convoyer 3 000 tonnes de marchandises par semaine en moyenne avec une montée en puissance au cours des années, grâce à un service ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept, effectué par un personnel salarié sédentarisé préalablement formé. »



Canal Albert © De Vlaamse Waterweg nv



Vidange d'une péniche chargée de blé à destination du grand export © Shutterstock

DE NOUVELLES PISTES
POUR CONNECTER FLEUVE,
RAIL ET ROUTE

Pour construire l'intermodalité, il faut que les différents modes « sortent de leur couloir » et travaillent ensemble à une mobilité intelligente : une mobilité fondée non sur la concurrence mais sur la connexion et la complémentarité entre le fleuve, le rail et la route, qui assurent une continuité de service de transport en répondant aux nouveaux enjeux de développement des territoires. Des initiatives et réflexions récentes pourraient faciliter cette évolution. En Belgique, par exemple, le projet SWINg (Single Window for Inland Navigation) vise à instaurer un guichet unique pour la navigation intérieure afin de faciliter l'intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques. Lors de la séquence consacrée aux « Smart cities » lors de la conférence Smart Rivers à Lyon, l'Arep (Aménagement, Recherche et Pôles d'Échange, une agence d'architecture interdisciplinaire filiale de la SNCF) a présenté le projet Villefleuve 2050. Son ambition est de réfléchir aux moyens de connecter entre eux le fleuve et le rail en ville, en réinventant la notion de bord à voie d'eau pour décarboner les échanges et les rendre plus efficents.



UNE MOBILITÉ
FONDÉE NON
SUR LA CONCURRENCE
MAIS SUR LA CONNEXION
ET LA COMPLÉMENTARITÉ
ENTRE LE FLEUVE,
LE RAIL ET LA ROUTE



JEAN DE BETHUNE
DÉPUTÉ - PROVINCE FLANDRE OCCIDENTALE

« La liaison entre la Seine et l'Escaut est l'une des pierres angulaires sur lesquelles la logistique de demain pourra se construire. Le transport fluvial est non seulement sensiblement plus durable mais il participe également à la résolution du problème posé par la congestion exponentielle du trafic terrestre. Miser sur la multiplication des options de transport en développant spécifiquement le trafic fluvial entre la France et la Flandre-Occidentale est un pas qu'il faut franchir. Les connexions navigables actuelles desservent la Flandre-Occidentale principalement en direction de l'est. Le projet Seine-Escaut multiplie les possibilités de transport fluvial entre notre province, la Flandre et la France en proposant une ouverture vers l'ouest. Par conséquent, cette liaison représente une valeur ajoutée considérable pour notre région. En outre, le projet prévoit un axe navigable entre la Lys et l'Escaut, ce qui offre une ouverture vers le sud. »

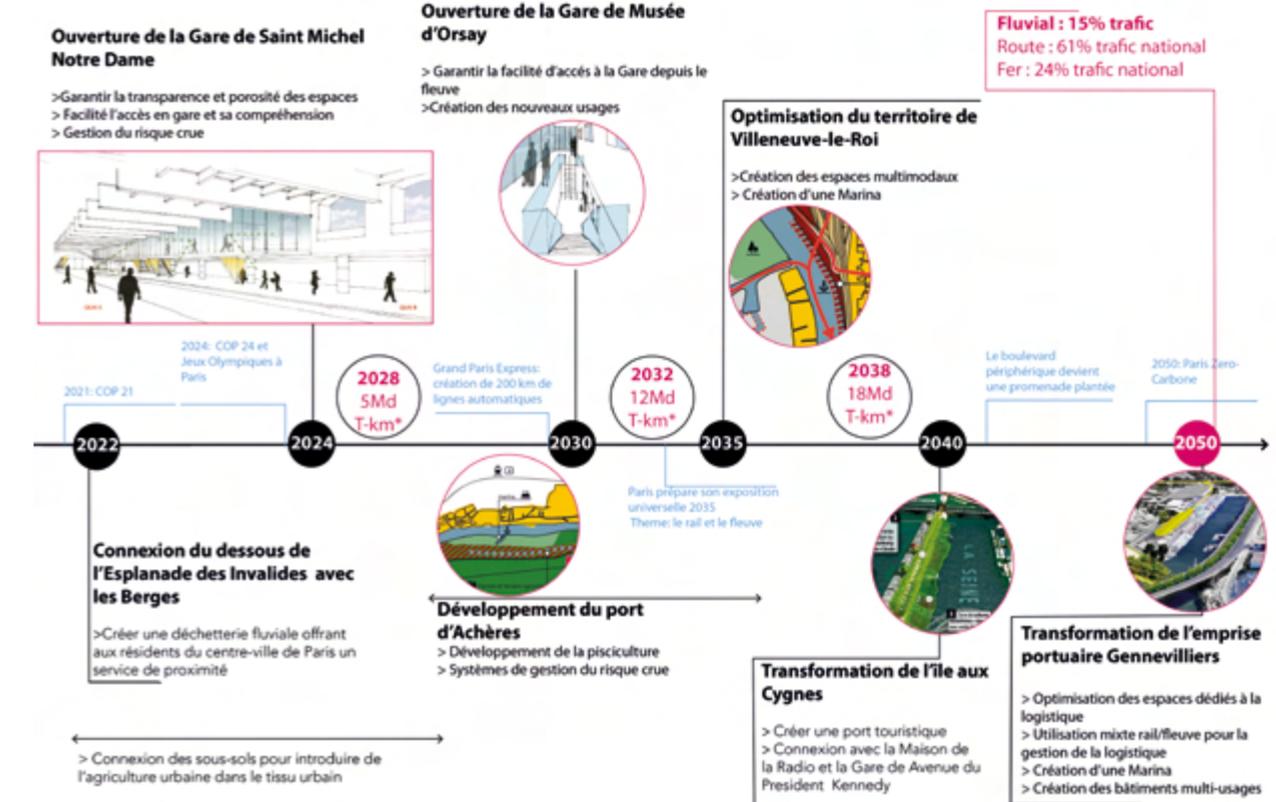


MICHELLE-ANGE MAURICE

ARCHITECTE DPLG AREP AGENCE D'ARCHITECTURE INTERDISCIPLINAIRE

« Villefleuve 2050 est l'un des projets retenus à l'issue d'un concours interne lancé par l'Arep dans le cadre d'une réflexion autour de l'objectif de neutralité carbone en 2050. Pour l'élaborer, nous sommes partis d'un constat : on n'investit plus aujourd'hui massivement en France dans le rail et le fleuve. Ils furent pourtant des modes de transport majeurs lors des deux révolutions industrielles mais voient aujourd'hui leurs trafics décliner, au contraire de ce qui se passe dans d'autres pays comme la Belgique. Pourtant, ce sont des modes en phase avec la volonté sociétale de réduire les émissions de gaz à effet de serre et il y a d'importantes marges de progression des trafics. »

Le projet Villefleuve 2050 se penche sur ce qu'on peut appeler un « angle mort » : la connexion rail/fleuve en ville, qui n'est pas optimisée, ni même organisée. L'idée est de privilégier une approche transversale pour trouver des solutions d'aménagement des espaces bord à voie d'eau où les deux modes se rencontrent, mais où il ne se passe rien. Cela suppose de mettre en réseau les acteurs, d'opérer des gouvernances dans une logique de filière, de co-construire l'intermodalité en définissant des critères d'opportunité, en trouvant des mutualisations possibles, en favorisant la mixité des usages, dans une vision réconciliée des territoires. »



3 - UN DÉVELOPPEMENT STRUCTURÉ AUTOUR DE PROJETS DE TERRITOIRE

DES SOLUTIONS CO-CONSTRUITES

Au-delà de la coopération portuaire, le développement d'un écosystème porteur de développement autour du réseau Seine-Escaut suppose de fédérer tous les acteurs concernés autour de projets de territoires. L'objectif est d'avoir la photographie la plus précise possible des besoins et attentes afin d'y répondre au mieux grâce à des solutions co-construites. Et ce, à toutes les échelles territoriales, en choisissant la mieux adaptée à chaque problématique. Cette démarche trouve déjà des traductions concrètes dans les territoires. En témoigne la création récente par DVW de eNES (pour « Economisch Netwerk Seine-Schelde »), un forum de coopération économique ou de partenariat autour de la logistique fluviale et son développement en région flamande. Ses objectifs centraux sont de renforcer les échanges avec les filières industrielles et logistiques dans l'ouest de la Flandre, stimuler l'utilisation économique de la voie d'eau et promouvoir l'innovation et la recherche dans le secteur fluvial.

DE NOUVELLES FORMES DE PARTENARIATS TERRITORIAUX

Les projets de territoires mis en place autour de la voie d'eau font émerger de nouvelles formes de collaboration et de nouvelles approches. L'axe Seine, avec quatre régions directement concernées par le projet Seine-Escaut (la Normandie, l'Île-de-France, le Centre-Val de Loire et le Grand-Est) sera ainsi un élément fort de coopération des acteurs et de la dynamique du réseau. Et ce, tant pour le secteur de la construction, que pour celui de l'agriculture, du recyclage ou de la grande distribution. Il permettra la mise en place de circuits courts et de solutions logistiques entre les zones de production et de consommation

**STIMULER
L'UTILISATION
ÉCONOMIQUE
DE LA VOIE D'EAU
ET PROMOUVOIR
L'INNOVATION
ET LA RECHERCHE
DANS LE SECTEUR
FLUVIAL**



PAUL GERARD

COORDINATEUR GÉNÉRAL TRANSPORT & LOGISTIQUE
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT PROVINCIAL FLANDRE-OCCIDENTALE

« Pour renforcer et promouvoir la navigation fluviale dans son espace, la Province de Flandre-Occidentale a demandé à son Agence de Développement Provincial de s'occuper des indispensables infrastructures de transbordement. À cet égard, le terminal fluvial de Wielsbeke sur la Lys en est actuellement à sa première phase d'élargissement. En outre, l'agence développe le River Terminal de Roulers sur le canal Roulers-Lys en partenariat avec la Société Anonyme des Voies navigables de Flandre. Nous misons aussi sur les voies navigables pour désenclaver le Westhoek grâce à la construction de deux centres régionaux de transbordement. En aplanissant les obstacles, nous espérons que ces initiatives contribuent à la rentabilité économique du transport fluvial. Ces investissements sont réalisés dans la perspective du projet Seine-Escaut. »



KOENRAAD MARCHAND

COORDINATEUR RÉGIONAL - PROVINCE FLANDRE-OCCIDENTALE

« Seine-Escaut est crucial pour l'avenir du transport de marchandises en Europe. Le programme investit non seulement dans les infrastructures nécessaires à la transition durable, mais il va aussi entraîner une dynamique de développement et d'innovation dans l'aménagement des futurs carrefours logistiques multimodaux. La Flandre-Occidentale s'engage fermement pour relever les défis logistiques induits par le réseau, dans une démarche de cohérence. Notre Province mise sur trois types de projets. D'abord, l'optimisation des flux de marchandises transportées en vrac ou par conteneurs grâce à l'investissement dans des plates-formes logistiques comme le terminal à conteneurs du Wielsbeke sur la Lys. Ensuite, des innovations telles que la navigation sans équipage, qui abaisse encore le coût du transport fluvial et rend les charges plus petites concurrentielles par rapport aux autres modes de transport. Enfin, l'aménagement d'infrastructures écologiques et récréatives sur l'Escaut, qui permettent au grand public de redécouvrir le fleuve et d'en apprécier la valeur. »



Vue modélisée de Port Seine-Métropole Ouest à l'horizon 2040 © HAROPA



ERIC BERGER

PRÉSIDENT DU CESER D'ÎLE-DE-FRANCE

« Au Conseil économique, social et environnemental d'Île-de-France, nous avons toujours dit que le réseau Seine-Escaut était une porte d'entrée et de sortie nécessaire à la région. L'axe Seine n'est pas suffisant pour que celle-ci soit une métropole mondiale. Aujourd'hui, la voie d'eau à Paris est un véritable « cul de sac », on ne peut pas faire passer tous les gabarits de bateaux et bon nombre de marchandises fabriquées en Île-de-France doivent passer par Le Havre pour être commercialisées. La construction du canal Seine-Nord Europe est donc vitale pour notre économie. Elle l'est aussi pour assurer la transition écologique et elle aura un impact social en créant des emplois. À lui seul, le port Seine Métropole Ouest, une plate-forme multimodale en cours de construction à l'ouest de l'agglomération parisienne qui sera dédiée au transport de matériaux bruts ou préfabriqués pour le BTP, va faire travailler 3 000 personnes. À ces emplois vont s'ajouter ceux engendrés par les activités bord à voie d'eau, puisque de nombreux espaces sont d'ores et déjà réservés à l'installation de sites de production. »

Dans les Hauts-de-France, la CCI grand Hainaut, la communauté d'agglomération Valenciennes Métropole et la communauté d'agglomération de La Porte du Hainaut sont associées depuis plusieurs années au sein du Syndicat Mixte Docks Seine-Nord Europe Escaut pour œuvrer ensemble à un aménagement cohérent de l'axe Escaut. Situé au cœur du plus grand bassin de consommation d'Europe, le Grand Hainaut abrite un tissu industriel riche et dynamique. Grâce à des réseaux d'infrastructures de transport denses - notamment la voie d'eau, très utilisée avec deux millions de tonnes de marchandises manutentionnées chaque année sur les quais fluviaux du Valenciennois ce territoire accueille aussi des activités de logistique intercontinentales. Docks Seine-Nord Europe Escaut souhaite développer cette vocation

en agissant en priorité sur l'accessibilité multimodale du territoire. En juillet 2012, il est devenu le concessionnaire de Ports de l'Escaut, un ensemble de cinq quais fluviaux dédié au transbordement de marchandises et un terminal à conteneurs. Une stratégie gagnante puisque ce terminal est aujourd'hui le quatrième plus important en France derrière ceux de Gennevilliers, Strasbourg et Lyon.

**SITUÉ AU CŒUR
DU PLUS GRAND BASSIN
DE CONSOMMATION
D'EUROPE, LE GRAND
HAINAUT ABRITE UN
TISSU INDUSTRIEL RICHE
ET DYNAMIQUE**



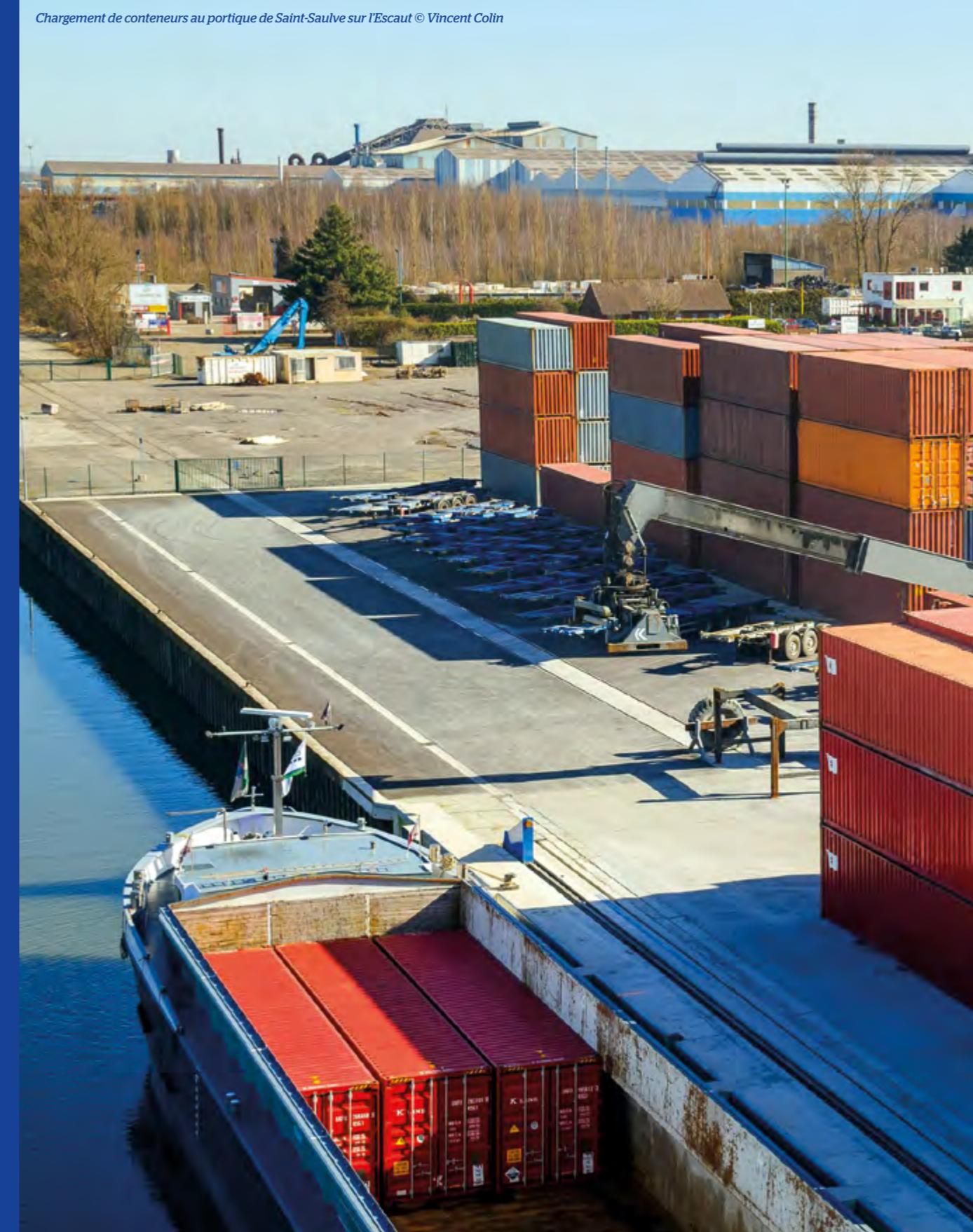
GAUTIER HOTTE

DIRECTEUR EXÉCUTIF CCI GRAND HAINAUT

« Il est nécessaire de renforcer les liens entre tous les acteurs qui gravitent autour de la voie d'eau, en particulier les collectivités locales, pour qu'en ensemble nous puissions anticiper les besoins et développer localement l'activité. C'est dans cette optique que nous avons créé avec les deux communautés d'agglomération le syndicat mixte Docks Seine-Nord Europe Escaut. La CCI Grand Hainaut est concessionnaire des quais publics le long de l'Escaut depuis 1955. Mais nous voulions avancer de manière concertée autour d'une vision commune sur la manière d'aménager le territoire, et décider collectivement des arbitrages à faire sur les différents besoins et usages de la voie d'eau pour que tout le monde y trouve son compte. Le fait d'être unis nous a permis d'investir 9,5 millions d'euros, avec l'aide de l'Europe, de l'État et des collectivités, dans la mise en place d'une grande infrastructure de transfert modal destinée à compléter l'offre privée.

Le succès de la plate-forme est tel que nous avons décidé de réinjecter 7,5 millions d'euros pour l'agrandir. Avec l'arrivée du réseau Seine-Escaut, nous sommes tous d'accords pour intensifier cette dynamique de collaboration car nous en voyons l'intérêt pour optimiser l'utilisation de nos ressources et nos stratégies de développement. Nous réfléchissons à la création d'un nouveau syndicat, une structure encore plus large associant VNF, qui serait chargée de la gestion de toutes les plates-formes, publiques et privées, de l'axe Escaut. Avoir un seul gestionnaire bord à voie d'eau permettrait de coordonner l'ensemble des activités et investissements, c'est un nouveau business modèle dans lequel nous croyons beaucoup. »

Chargement de conteneurs au portique de Saint-Saulve sur l'Escaut © Vincent Colin



4 - DES PORTS INNOVANTS ET CONNECTÉS

LES PORTS ACTEURS DE LA DIGITALISATION

La mise en place du réseau Seine-Escaut accélère la modernisation du transport fluvial, modernisation à laquelle les ports prennent une part active. Ils contribuent en particulier à la transition numérique, devenue un élément clé de leur compétitivité. C'est le sens de la participation du Port Autonome du Centre et de l'Ouest au projet de logistique intelligente ST4W, lancé dans le cadre du programme européen Interreg mis en place pour favoriser les échanges économiques et sociaux entre cinq régions frontalières : le Nord-Pas-de-Calais, la Champagne-Ardenne et la Picardie en France ; la Wallonie et la Flandre en Belgique. Ce projet permet de tester un dispositif de suivi des marchandises transportées

par voie d'eau en temps réel, de bout en bout et d'un pays traversé à l'autre. Chaque unité transportée est identifiée par un code barre et géo-localisée. En se connectant au système d'information des ports, le chargeur peut savoir à tout instant dans quelle palette, quel conteneur, quelle barge, quel camion elle se trouve. L'outil donne une estimation du temps d'arrivée et alerte automatiquement en cas de retard ou d'erreur. Il délivre aussi des preuves électroniques de livraison à chaque étape du voyage, du pré au post acheminement. Les bénéfices sont nombreux, de la réduction des délais de déchargement au renforcement de la sécurité du transport fluvial.

Poste de téléconduite de Mouy-sur-Seine © VNF Alexandra Lebon



ALAIN O'JEANSON
DIRECTEUR GÉNÉRAL PARIS TERMINAL

« Pour Paris Terminal, dont les infrastructures sont les pivots du transport combiné et de la logistique en Île-de-France, le réseau Seine-Escaut ouvre des opportunités, notamment celle d'augmenter les trafics de conteneurs maritimes. Mais cela implique une réflexion globale avec tous les acteurs concernés, à toutes les échelles. Il faut continuer à faire de la pédagogie sur le transport fluvial, que beaucoup jugent encore très contraignant comparé au mode routier. L'accès aux ports doit être amélioré et les démarches administratives, simplifiées. Travailler l'interopérabilité et la convergence entre systèmes d'information est également une nécessité, car les compagnies maritimes ont du mal à comprendre pourquoi il faut changer de système d'un port à l'autre dans un même pays. La localisation des plates-formes logistiques est un autre enjeu crucial. Inutile de faire un maillage aussi serré que sur le Rhin, car nous n'avons pas le même tissu industriel. Nous devons analyser les flux et réfléchir aux localisations les plus porteuses de développement. Celles par exemple qui pourraient permettre de coupler trafics internationaux longues distances et trafics européens pour massifier un maximum des deux côtés. »

Port de Longueil Saint Marie © TDS



LES PORTS ACTEURS DE NOUVELLES PRATIQUES ET PROCESSUS

L'action des ports est également décisive pour faire évoluer les pratiques et les processus logistiques afin d'accroître l'attractivité et l'efficacité de la voie d'eau. Pour les compagnies maritimes, par exemple, il est essentiel que les marchandises transportées par conteneurs aillent d'un point A à un point B en « one way ». Cela nécessite que les conteneurs vides ne reviennent pas à leur point d'arrivée mais soient laissés en dépôt, une fois déchargés, sur l'axe de navigation concerné. Paris Terminal, hub logistique fluvial installé à six km du port de Gennevilliers, l'a bien compris et a su devenir une référence dans ce domaine. Il a fallu au préalable convaincre des compagnies d'abord réticentes, car désireuses d'optimiser l'utilisation de leurs voies en faisant « tourner » leurs conteneurs le plus rapidement possible. Le développement du transport de conteneurs maritimes sur l'axe Seine passera par la poursuite de ces échanges sur la gestion de l'équipement et l'ouverture de zones de dépôts supplémentaires pour les conteneurs vides.



LES INDUSTRIELS ENGAGÉS AUPRÈS DES PORTS

Le partage de l'information et le suivi des produits fait partie du quotidien des acteurs de l'industrie depuis des années. La performance du passage portuaire et l'interface entre ports intérieurs et ports maritimes sont au cœur de la compétitivité logistique des entreprises. Les communautés portuaires comme celle de Paris, du Havre ou d'Anvers, ou bien des projets de mutualisation ont conduit les industriels à investir également le champ des solutions logistiques, une activité stratégique de leur « supply chain ». Comme tous les projets d'envergure, les trois grands chantiers de la décennie qui s'ouvre (ceux du Grand Paris Express, du réseau multimodal Seine-Escaut et des JO de 2024) fourniront des opportunités majeures d'innovation et de transformation de l'espace bord à voie d'eau. Ceux qui contribueront à cette transformation devront s'y employer de façon plus ouverte, avec des objectifs communs et une gouvernance partagée pour que la voie d'eau contribue à construire un monde meilleur.



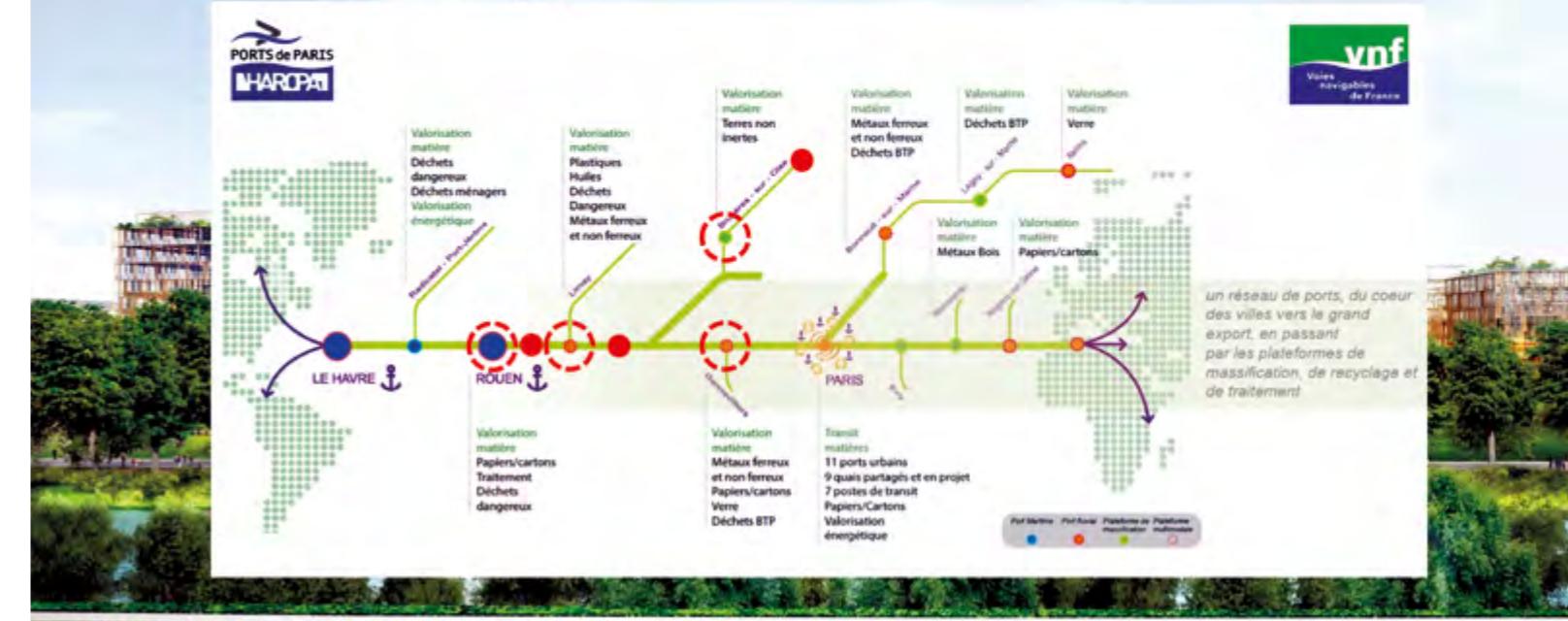
FRANÇOIS LAMBERT DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL GICAN

« Une commission fluviale a été mise en place au sein du GICAN qui réunit une vingtaine d'entreprises. Dans ce contexte de collaboration accrue, nous portons un regard enthousiaste sur le réseau Seine-Escaut, qui crée des opportunités pour le développement de l'ensemble de l'économie maritime. Les collectivités jouant un rôle important dans le montage du projet, ce dernier va faire naître des dynamiques territoriales dans lesquelles nous pourrons nous inscrire. La mise en place du réseau Seine-Escaut est également très stimulante sur le plan de la R&D et de l'innovation. On le voit avec le projet Multiregio, qui associe plusieurs filières industrielles, dont la nôtre, pour construire une flotte de bateaux autopropulsés. »

Mises en circulation autour de la Seine et du Canal du Nord, ces bateaux apporteront une nouvelle compétitivité au mode fluvial en permettant de répondre par la voie d'eau aux besoins de transport nés de la construction du canal Seine Nord et du Grand Paris Express ainsi qu'aux chantiers liés aux Jeux Olympiques de 2024. Avec, à la clé, un désengorgement des voies routières et ferroviaires du bassin parisien. »

Schéma logistique d'approvisionnement des travaux des JO 2024

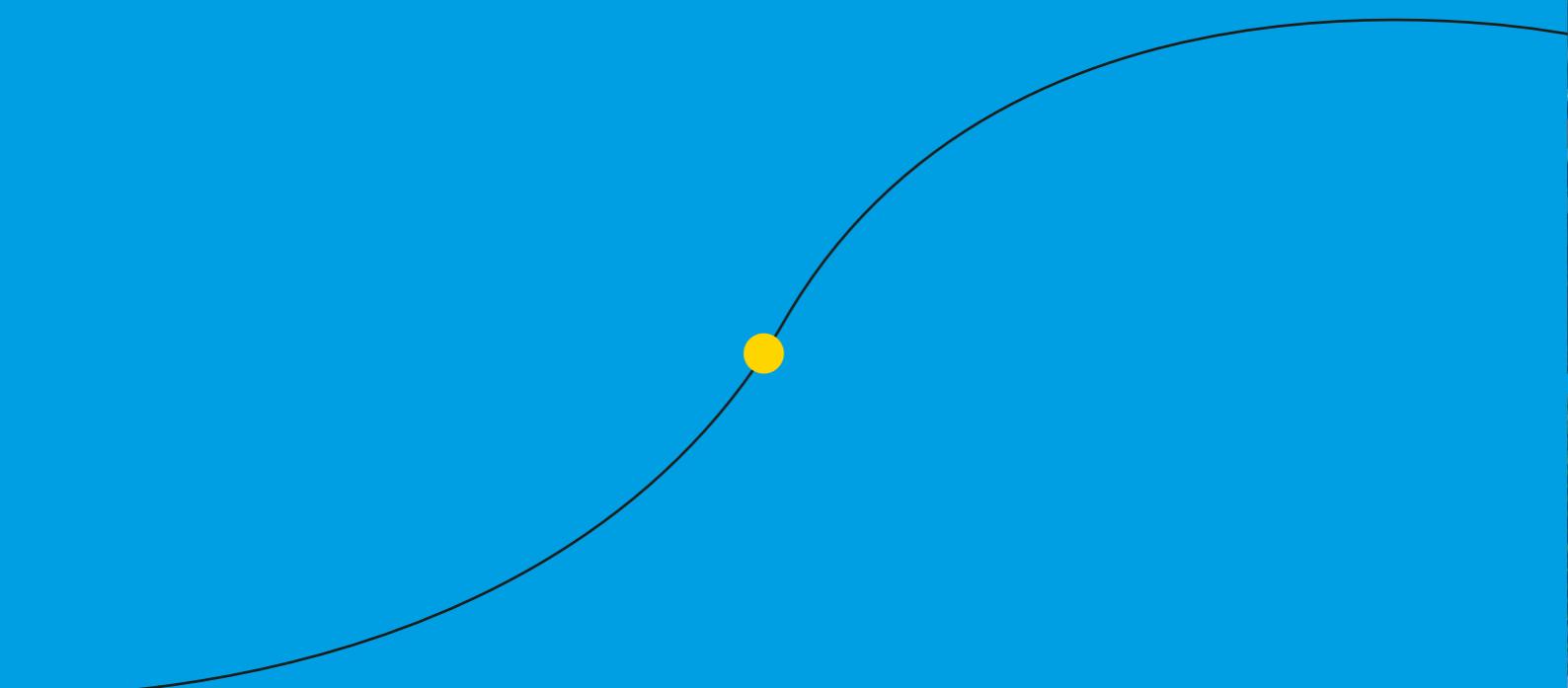
- Proposition sur port HAROPA
- Site privé proposé



CHAP. 3

RETOUR SUR LES PRINCIPALES ÉTAPES DE 2019

Au-delà des décisions structurantes sur le financement du réseau Seine-Escaut, l'année 2019 a été jalonnée de faits marquants et de réalisations significatives en France, Flandre et Wallonie, et a permis aux membres du GEIE Seine-Escaut de renforcer leur collaboration et de progresser ensemble dans les actions de mise en œuvre des objectifs du réseau, et dans toutes les activités du réseau programmées durant cette période.



1 - LES AVANCÉES DANS LA GOUVERNANCE DU PROJET

UNE ANNÉE DÉTERMINANTE POUR LE RÉSEAU SEINE-ESCAUT ET SCSNE

La décision d'exécution du 27 juin 2019 signée par la Commission européenne est une étape majeure qui, comme la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre en France, donne une visibilité très forte au développement du fluvial sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut pour les 10 prochaines années en fixant les calendriers et les engagements budgétaires. Pour la Société du Canal Seine-Nord Europe maître d'ouvrage de la réalisation du canal depuis mai 2017, qui a rejoint en 2018 les trois membres fondateurs du GEIE Seine-Escaut, 2019 marque son histoire avec l'inscription du Canal Seine-Nord Europe dans la Loi d'Orientation des Mobilités, et la signature le 22 novembre à Nesle, en présence du Président de la République, de la convention de financement entre l'État (représenté par la ministre de la Transition écologique, le ministre de l'Action et des comptes publics et le secrétaire d'État aux Transports),

les collectivités des Hauts-de-France et la Commission européenne. Ces événements ont en effet acté la régionalisation de la SCSNE, au plus tard le 1^{er} avril 2020, et la participation de l'État, aux côtés des collectivités territoriales, aux dépenses de construction du Canal Seine-Nord Europe, à hauteur de 1,1 milliard d'euros.



DE NOUVELLES ACTIONS DE COORDINATION

En 2019, le GEIE Seine-Escaut a poursuivi ses actions de coordination générale du projet, ainsi que la coordination des 12 activités du MIE 2014-2020. Cela s'est notamment traduit par un suivi financier du Grant Agreement (la convention européenne de financement) et de nombreux travaux de concertation avec les parties prenantes du réseau. Pour compléter leurs échanges quotidiens, les représentants de VNF, la SCSNE, DVW et SPW se sont retrouvés tous les mois, tandis que la commission intergouvernementale se réunissait chaque trimestre. La coopération entre les équipes a été facilitée par les procédures d'interfaces créées pour simplifier les échanges et favoriser le travail collaboratif. Depuis fin 2017, un comité technique

permet ainsi à VNF et la SCSNE de réfléchir ensemble aux problématiques d'exploitation et de maintenance du futur canal Seine-Nord Europe, construit par la société du canal et dont VNF sera gestionnaire. En 2019, des conventions bilatérales (une convention-cadre et des conventions sur les bâtiments, la gestion des véhicules, les ressources humaines et les déplacements professionnels) ont complété ce dispositif. Autre illustration de cette démarche d'interfaçage : en décembre 2018, un groupe de travail a été installé pour que les sociétés exécutantes du projet Seine-Escaut puissent avancer de manière concertée sur la gestion hydraulique, une thématique phare pour le futur réseau.

DES TRAVAUX CONDUITS EN COMMUN

Pour VNF, la SCSNE, DVW et SPW, l'année 2019 a été riche en sujets d'échanges et de travail commun. Les entités exécutantes du GEIE Seine-Escaut ont par exemple donné une réponse coordonnée à l'audit de performance du projet lancé fin 2018 par la Cour des Comptes européenne. Elles ont aussi travaillé ensemble pour préparer la Décision d'Exécution de la commission et l'avenant n°3 au Grant Agreement, réalisant par exemple des prévisions d'investissement pour la période 2021-2027. Le GEIE Seine-Escaut a également contribué aux actions et réflexions engagées sur l'avenir du transport européen et de la voie d'eau. Il a notamment participé à la révision du règlement du réseau trans-européen de transport (RTE-T), un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne. De même, il s'est impliqué dans les discussions sur le corridor Mer du Nord/Méditerranée, l'un des neuf axes prioritaires des réseaux de transport transeuropéens. Enfin, le GEIE Seine-Escaut a été l'un des co-organisateurs de deux rendez-vous internationaux

qui ont réuni à l'échelle mondiale (Smart Rivers 2019, Lyon) et européenne (Riverdating, Liège) les acteurs du transport fluvial, de l'environnement, de l'hydraulique, des ports, de l'énergie renouvelable, du verdissement de la flotte et de la logistique multimodale, notamment pour les enjeux urbains. Plus de 400 spécialistes de 34 pays se sont réunis du 30 septembre au 3 octobre à Lyon, sous l'égide de l'AIPCN (Association internationale pour la navigation intérieure et les ports), un événement international majeur qui s'est tenu pour la première fois en France en 2019. L'autre est Riverdating, dont la 12^e édition a eu lieu à Liège les 27 et 28 novembre. Ces deux événements ont été l'occasion pour VNF, la SCSNE, DVW et SPW d'unir leurs voix pour présenter les enjeux et l'avancement des 1 100 km du réseau Seine-Escaut et donner un large écho à ses contributions économiques, sociales et environnementales aux politiques publiques européennes au bénéfice de plus de 40 millions de citoyens européens.



2 - L'AVANCEMENT DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

EN FRANCE

De nouvelles étapes ont été franchies en 2019 dans la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. C'est le cas en particulier pour le secteur 1 (Compiègne-Passel), avec le lancement des études de projet, le dépôt du dossier d'autorisation environnementale et la tenue de l'enquête parcellaire. En ce qui concerne les autres secteurs 2, 3 et 4 (Passel-Allaines-Ytres-Aubencheul-au-Bac), l'année a été marquée par le choix des maîtres d'œuvre des terrassements - ouvrages d'art et rétablissement des communications (TOARC). Parallèlement à ces avancées, la SCSNE a poursuivi les aménagements environnementaux ainsi que la pédagogie autour du projet : elle est par exemple intervenue, dans le cadre de la reprise du dialogue territorial devant les élus de l'ensemble des intercommunalités du tracé, devant ceux du Conseil Départemental de la Somme et a été présente à plusieurs événements de la vie locale pour informer les habitants. Par ailleurs, après un séminaire qui a réuni 80 personnes à Arras le 28 février, lors duquel la convention Canal Solidaire a été signée avec six présidents de conseils départementaux, les conventions Canal Entreprises (avec la CCI et la Région Hauts-de-France) et Canal Formation (avec la Région Hauts-de-France) ont été adoptées par le Conseil de Surveillance. Désormais structurée autour de ses cinq dispositifs (emploi, formation, solidaire, entreprises et accueil du chantier) au niveau régional et territorial, la démarche « Grand Chantier » est entrée au 2^e semestre 2019 dans sa phase opérationnelle co-pilotée par la Région Hauts-de-France et par l'État.

Le lancement en France du projet Multiregio, suite à l'accord signé le 6 mai entre Voies navigables de France, AIMCC (Fédération des industries de la Construction), Intercéréales et le GICAN (Groupe des Industries de Construction et des activités navales), a mobilisé largement les industriels de ces filières pour proposer sur le périmètre géographique Seine-Escaut un nouveau mode d'exploitation fluviale et la construction de nouvelles unités innovantes « multiliots » disponibles dès 2021 dans une démarche de mutualisation entre les chargeurs.

Dans le bassin de la Seine, le projet Magéo, c'est-à-dire la mise au grand gabarit de l'Oise entre les communes de Bray et Nogent, a passé un cap important en 2019 : la notification du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage en prestations foncières. Elle va permettre de réaliser l'ensemble des procédures foncières et de s'assurer de l'acquisition des terrains où seront effectués les travaux. VNF a également animé deux réunions publiques d'information sur le projet. Sur la Seine aval, les études de maîtrise d'œuvre ont permis de signer le contrat de conception-réalisation pour la rénovation et l'allongement des écluses de Méricourt, de même que les travaux, comme la mise en place des services à l'usager.



Dans Nord-Pas-de-Calais, l'année a vu la poursuite du renforcement des ponts en vue du recalibrage de la Deûle. Autres faits notables de l'exercice, la remise en navigation du canal Condé Pommeroeul est entrée dans une phase préparatoire avec des travaux de déboisement et la réalisation de l'étanchéité des casiers amenés à recueillir les sédiments. L'écluse de Grand Carré a été restaurée et modernisée sur la majeure partie de 2019, les travaux de finition de la restauration de l'écluse de Don se sont achevés et les études de détail de mise aux normes et de restauration de l'écluse de l'écluse de Denain se sont poursuivies. Ces réfections d'écluses sont préparatoires et nécessaires à la mise en téléconduite de l'ensemble des écluses du réseau du Nord-Pas-de-Calais, projet pour lequel la construction du centre de téléconduite de Waziers est arrivée à son terme.

Ce centre est conçu pour téléconduire également les ouvrages et écluses du Seine Nord. Le recalibrage de la Lys mitoyenne a également avancé côté français, comme en témoigne l'obtention de l'arrêté préfectoral portant autorisation unique au titre de l'article L 214-3 I du Code de l'Environnement ainsi que les travaux préparatoires de déboisement initiés en septembre ou encore ceux des mesures compensatoires.

EN WALLONIE

En Wallonie aussi, le recalibrage de la Lys mitoyenne avance. Après l'achèvement mi-2018 de la première phase de travaux, la deuxième phase a débuté en novembre 2019. Elle devrait faire passer la voie navigable au gabarit européen vb dans la traversée de Comines d'ici 2022. Sur le Haut-Escaut, les travaux de modernisation de la traversée de Tournai se sont poursuivis durant l'année, avec la pose d'un jalon symbolique : la déconstruction du Pont des Trous, suivie du lancement du marché pour sa reconstruction. Toujours sur le Haut-Escaut, la construction du nouveau barrage du Kain s'est achevée et celle du barrage d'Herinnes a débuté. La remise en état de la partie wallonne du canal Condé Pommeroeul, qui vise à le rouvrir à la navigation en classe Va, a elle aussi progressé en 2019, comme en témoigne l'obtention en juin d'un permis d'urbanisme pour bâtiment à Hensies. Des progrès ont également été faits dans l'aménagement de la dorsale wallonne pour permettre sa mise



au gabarit Va. Parmi les principales avancées de l'année figurent le lancement de l'étude de modernisation des canaux Nimy-Blaton-Péronnes, la publication de l'avis de marché pour les études d'aménagement de quatre nouvelles écluses sur le canal de Charleroi à Bruxelles et le lancement de travaux à Landelies sur la Sambre.

EN FLANDRE

En 2019, la Flandre a continué à moderniser ses écluses. À Harelbeke, où une nouvelle écluse a été inaugurée en 2018, d'ultimes travaux ont été réalisés pour aménager des espaces publics et installer une passerelle cycliste, une passerelle à-poissons et une turbine hydro-électrique. À Vive-Saint-Bavon, l'édition de l'écluse au gabarit Vb s'est poursuivie, avec la construction du sas de l'écluse et les bajoyers. Sur la Lys, des études et travaux ont été menés sur des projets divers comme la construction d'un pont piédestre à Nevele ou d'un pont ferroviaire à Courtrai, l'aménagement de la traversée de Menin, la mise en place d'une passerelle à-poissons à Merelbeke et la rénovation et extension du terminal à conteneurs RTW. Plusieurs projets lancés sur le Haut-Escaut, le canal Bossuyt-Kortrijk et le canal Roeselare-Lys ont également avancé durant l'année. Parmi eux : l'installation (finalisée fin 2019) d'un barrage et d'une passerelle à-poissons à Kerkhove sur le Haut-Escaut et la construction (encore en cours) d'un nouveau pont routier à Ingelmunster, sur le canal Roeselare-Lys.



ÉVÉNEMENTS CLÉS EN 2019

ÉTUDES

Audit ECA

Séminaire Grand chantier CSNE

Modernisation canal
Bossuyl-Courtrai:
publication note d'alternatives

JAN.

FÉV.

MARS

TRAVAUX

Réception télécommande alternat
TournaiContribution Révision règlement
RTE-TRéunion CIG à Lille avec
Pr. Balazs / DGMove / INEA

Validation AVP Bray-Nogent

Rapport mission financement
IGF / CGEDD

JUIL.

AOÛT

SEPT.

TRAVAUX

Déconstruction Pont aux Trous
TournaiAttribution du marché
de conception/réalisation
de l'écluse de MericourtDébut travaux Lys mitoyenne
(section FR)Marché rénovation écluse 2^{nde}
du CoudrayDécision d'octroi du Permis
d'urbanisme Lys mitoyenneFrance
Flandre
Wallonie
GEIEDépôt auprès des services
de l'Etat du dossier d'autorisation
environnementale du secteur 1
Compiègne-Passel du CSNE

Avenant n°3 au Grant Agreement

Observations audit ECA

Décision d'exécution

Lancement Etudes PRO secteur 1
CSNE

AVR.

MAI

JUIN

Arrêté préctoral Autorisation
unique Lys mitoyenneHaut-Escaut : mise en place
nouveau barrage à KerkhoveLys : mise en service nouveau
barrage à Harelbeke

Contribution NSMED Corridor

Riverdating Liège

Lys : début procédures
réglementaires calibration
section Deinze - Vive-St-Bavon

Smart Rivers Lyon

Enquête parcellaire secteur 1 CSNE

Visite du Premier ministre
sur le CSNEChoix maître d'œuvre secteurs 2,
3 et 4 CSNE et lancement
des études d'avant-projetSignature convention financement
État / Collectivités et installation
du comité stratégique CSNE
par le Président de la RépubliqueObservations GEIE synthèse
Audit ECAPromulgation Loi d'orientation
des mobilités

OCT.

NOV.

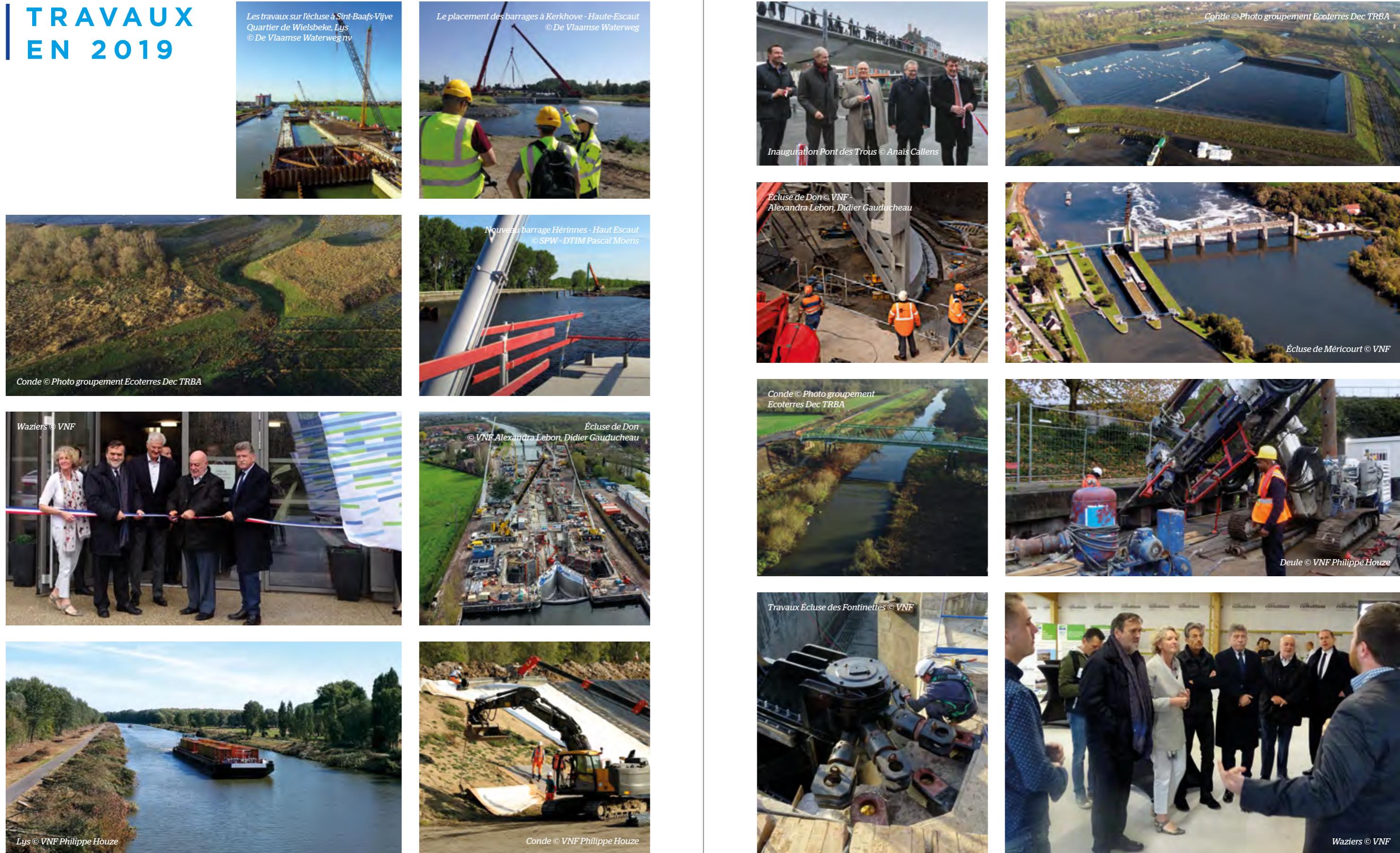
DÉC.

Signature convention
franco-belge opérationnelle
Condé Pommeroeul

Lys : fin travaux écluse Harelbeke

Début des travaux Phase 2
Lys mitoyenne

TRAVAUX EN 2019





seine escaut

1ER RÉSEAU EUROPÉEN
DE TRANSPORT FLUVIAL

Crédits photos, couverture :
Port de Bruxelles © Port Brussels
Port de Lille © NAI
Port de Paris © HAROPA



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility