ÉDITION SPÉCIALE • NOVEMBRE 2014

ÉDITION SPÉCIALE

MANUEL VALLS DIT OUI AU CANAL SEINE-NORD EUROPE

Premier coup de pioche en 2017

Communauté de Communes PAYS NESLOIS

Pays Noyonnais Cœur de Picardie

communauté d'agglomération de Cambrai

Sud-Artois

Arras Communauté Urbaine

Osartis

A.P.A.C Artois-Cambrésis

“Je pense d’abord aux 12 000 à 14 000 emplois directs et indirects à venir pour la réalisation de ces infrastructures.”

Manuel Valls,
Premier ministre,
Arras, vendredi 26 septembre 2014

“Cette fois-ci, nous sommes prêts.”

Rémi Pauvros,
Député du Nord,
Coordinateur du projet du Canal Seine-Nord Europe

édition spéciale

Le OUI d’Arras du 26 septembre

Publication des Communautés de Communes du Pays Neslois, du Pays Noyonnais et d’Osartis-Marquion

Directeurs de la publication :
André Salomé, Patrick Deguise et Jacques Petit.

Rédacteur en chef :
Cyril Toutain

Rédaction :
L’équipe Originis : Cyril Toutain, Gautier Riva, Jacqueline Martinez

Réalisation et mise en page :
Originis - Gautier Riva - originis.fr

Crédits photos :
Cyril Toutain

Impression :
Imprimé en France
Tiré à 15 000 exemplaires
Dans un souci de respect de la nature, COM’infos a choisi d’imprimer votre journal sur du papier respectant les principes de gestion durable des forêts (norme PEFC). De même l’imprimeur s’engage à respecter la norme Imprim’Vert qui garantit une gestion écologique des produits et une recherche permanente de solutions de développement durable des méthodes d’impression.

OUI… MAIS

C'est OUI ! Oui, pour le premier coup de pioche du Canal SNE en 2017 et une mise en eau prévue en 2023. Ce oui, c'est le Premier ministre qui l'a prononcé à Arras le 26 septembre dernier.

C'est OUI ! Oui, pour la nomination de Rémi Pauvros, député du Nord, comme coordinateur du projet. C'est ce qu'avaient demandé les élus de terrain reçus à Matignon puis à l'Élysée. « Pauvros est un déchainé du canal, assure l'ex-Premier ministre Michel Rocard, soutien de la première heure de la filière fluviale, y compris dans nos colonnes. Le nommer comme coordinateur du projet, c'est une garantie ». Rémi Pauvros a en effet recalibré le tracé du canal pour sortir de la logique franco-française et le rendre subventionnable à 40 % du coût total par l'Union européenne.

> “L'histoire n'est pas finie, elle est en train de s'écrire.”

C'est OUI ! Oui, pour une « visibilité » que demandent sans relâche les acteurs économiques. Oui, pour l'Association Seine-Nord Europe car cette visibilité « constitue un élément majeur pour que les entreprises puissent engager leurs investissements et anticiper l'ouverture de cette liaison à grand gabarit et des zones d'activités qui y seront adossées. Oui, pour le Gérif, regroupement d'entreprises locales, à l'origine du « Cercle des Chargeurs » composé de grands donneurs d'ordre implantés ou issus des territoires concernés (Bonduelle, Auchan, Castorama, Toyota, etc.). Il salue « la reconfiguration du chantier par lots (qui) est assurément une bonne décision légale et juste ». Oui, pour les Medef des trois régions concernées (Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Ile-de-France) qui, devant la « nécessité de renforcer la compétitivité des entreprises », voient dans ce projet la possibilité de « conforter les filières céréalière, agroalimentaire et granulat ».

C'est OUI ! Oui, pour les élus de terrain qui ont arraché bec et ongles cette décision et qui se préparent depuis des années à l'arrivée du canal SNE. Tous les chefs d'entreprise ont été consultés afin de connaître leurs attentes et leurs besoins, notamment en termes de formation. Toutes les communes, rurales pour la plupart, ont revu ou constitué leur propre document d'urbanisme, ce qui leur permettra de construire des logements afin d'accueillir avec leur famille tous ceux qui viendront creuser le canal ou bien travailler sur l'une des trois plateformes multimodales (Marquion, Noyon et Nesle).

C'est OUI ! Un oui, mais… Pour ces 12 000 à 14 000 emplois mis en jeu immédiatement : « Quelle autre garantie avons-nous que celle de l'annonce de Manuel Valls ? » demandent à juste titre les élus. L'engagement de la parole publique, ils l'ont déjà entendue une première fois de la bouche même du Président Nicolas Sarkozy en avril 2011. Et le projet est resté lettre morte. Oui, un satisfecit général est accordé au Premier ministre de ce gouvernement. Oui… mais chat échaudé craint l'eau froide.
Les mots d'ordre sont donc aujourd'hui : « vigilance » pour les acteurs économiques, notamment sur la maîtrise d'ouvrage ; et « mobilisation » pour les élus, qui demandent au Premier ministre « une feuille de route précise ».

Car il reste à convaincre la nouvelle commissaire européenne aux Transports, la Slovène Violeta Bulc, d'arbitrer en faveur du canal SNE. Pour cela, il faut que la France soit en capacité de déposer un projet global d'ici février 2015. D'ici là, Rémi Pauvros devra effectuer un nouveau tour de table financier auprès des collectivités territoriales.

L'histoire n'est pas finie, elle est en train de s'écrire.

ARRAS : LE « OUI » DU 26 SEPTEMBRE

Canal SNE : Manuel Valls promet le premier coup de pioche en 2017

« Je pense d'abord aux 12 000 à 14 000 emplois directs et indirects à venir pour la réalisation de ces infrastructures. Je pense aussi au développement des communes traversées grâce à la réalisation de zones d'activités », a déclaré le Premier ministre.

Le Premier ministre, Manuel Valls, s'est rendu en région Nord-Pas-de-Calais, le 26 septembre 2014. Face à la presse, il a abordé la question du Canal Seine-Nord Europe. Il a annoncé son engagement pour l'aboutissement de ce projet, avec un début des travaux en 2017 et une mise en eau en 2023. Nous publions ici quelques morceaux choisis de son discours d'Arras.

Le chaînon manquant

« Le dossier du Canal Seine-Nord Europe a valu un travail de très grande qualité par le député du Nord Rémi Pauvros, qui s'est vu confier une mission par le Gouvernement. J'ai rencontré le président du conseil régional — Daniel Percheron — l'ensemble des parlementaires du Pas-de-Calais, avec Alain Vidalies, Rémi Pauvros et Nicole Klein, préfète de la région Picardie (coordinatrice pour l'État de ce dossier), en présence de Denis Robin, préfet du Pas-de-Calais, ainsi que du directeur général de VNF (Voies Navigables de France), Marc Papinutti.

Cette rencontre était importante parce que nous avons la conviction que le Canal Seine-Nord Europe (...) est le chaînon manquant qui reliera le bassin de la Seine au réseau du Nord de la France, de la Belgique et des Pays-Bas. L'Île-de-France, avec ses 12 millions d'habitants, qui génère 30 % du PIB, les grands ports de Rouen et du Havre seront enfin connectés aux régions du Nord de la France, à la métropole lilloise, au port de Dunkerque et aux grandes nations fluviales du Nord de l'Europe (...). Un tel canal est la réponse essentielle pour le développement durable des territoires du Nord de la France. Il constitue une réponse pertinente pour désaturer l'autoroute A1 qui accueille un trafic croissant de poids-lourds. »

Un enjeu économique décisif

« Dans le même temps, ce projet demande une subvention à la Commission européenne. C'est un très bel exemple du rôle que doit jouer l'Europe pour la relance économique. De ce point de vue, les prochains mois seront décisifs, puisque les gouvernements européens ont décidé de porter à 40 % le niveau des subventions pour des projets aussi stratégiques que le canal, qui a été retenu parmi les cinq projets à plus forte valeur ajoutée. C'est une opportunité exceptionnelle que nous devons absolument saisir. C'est pourquoi la France sera au rendez-vous (...). C'est un projet qui se situera entre 4,5 et 4,8 milliards d'euros. Un projet structurant pour les transports (...), fédérateur pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie et pour tout le grand Nord-Ouest de la France. »

INTERVIEW EXCLUSIVE

Trois questions au Premier ministre, Manuel Valls

Vous nous confirmez une mise en eau pour 2022 -2023 ?
Manuel Valls : C'est oui pour 2023.

Cyril Toutain : Nous avons déjà eu une première annonce en 2011 d'un certain Nicolas S. Est-ce que cette fois-ci nous pouvons avoir un espoir véritable ?
M. Valls : Les effets d'annonce ne suffisent pas. Un certain Manuel V. vous le confirme. L'annonce que vous évoquez était basée sur un dispositif technique et financier qui nous menait droit à une impasse : le partenariat public-privé. Tout le travail réalisé précisément par Rémi Pauvros, par le Ministre Fréderic Cuvillier lorsqu'il avait en charge les transports et par VNF, sans oublier les réflexions, le travail et les propositions des collectivités territoriales, des régions et des deux conseils généraux concernés, ont été d'une aide précieuse à la décision. Cette démarche a permis de bâtir un projet solide, viable. Il exigera un tour de table financier, qui représente près de 5 milliards d'euros pour le boucler. Il faut obtenir bien sûr la subvention de l'Union européenne, mais je ne doute pas, vu les caractéristiques de ce projet, que nous obtiendrons son soutien. Et l'État sera au rendez-vous.

CT : L'écotaxe étant suspendue *sine die*, comment l'État compte-t-il justement financer le projet ?
M. Valls : Regardons les choses de près. Le Gouvernement est déterminé à mettre en œuvre des ressources pérennes pour le financement des infrastructures de transports dont le pays a besoin. Outre le péage de transit poids lourds, qui sera mis en œuvre début 2015, de nouvelles sources de financement seront présentées dans le cadre du projet de loi de finances 2015. Ces nouvelles ressources permettront à l'État d'assurer sa part de financement du canal.

CT : Et si l'Europe ne tenait pas sa promesse ?
M. Valls : Depuis que je suis Premier ministre, j'ai reçu les élus du Nord-Pas-de-Calais, Daniel Percheron et Patrick Kanner. J'ai donné des indications à l'occasion d'une question d'actualité à l'Assemblée nationale. Je voulais être sûr que nous ayons tous les dispositifs prêts et les financements en ligne. Il vaut mieux annoncer les choses quand les dossiers sont complets. Aujourd'hui, c'est le cas. Nous n'avons pas perdu de temps puisque les délais tels que nous les avions prévus ces huit derniers mois sont ceux que nous venons d'annoncer. Il reste encore du travail technique, juridique, financier à effectuer ; et bien sûr, des dossiers à monter. Le Canal SNE est bien parti, c'est un formidable projet. Et la France a besoin de très grands projets pour prévoir l'avenir. ***Propos recueillis par Cyril Toutain***

Rémi Pauvros, nommé coordinateur du projet Canal SNE

« Le Gouvernement a décidé de confier à Rémi Pauvros une mission qui permette de mener à bien ce projet. Il a déjà réussi à le rebâtir sur de nouvelles bases réalistes et crédibles. Il fallait sortir du partenariat public-privé, il fallait lui redonner une ossature. Il va poursuivre cette mission de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Ce travail sera aussi mené en lien avec le secrétaire d'État Alain Vidalies, qui va réunir prochainement l'ensemble des collectivités concernées par le projet, afin (...) de préparer les futures échéances. »
Manuel Valls, Arras, le 26 septembre 2014

Confiants, mais prudents

Unanimement, tous accueillent la déclaration de Manuel Valls avec soulagement et confiance. Mais, comme dit le sage, chat échaudé craint l'eau froide...

Stéphane **DEMILLY**

Député de la 5e circonscription de la Somme, secrétaire de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire à l'Assemblée nationale

« Le Premier ministre vient d'annoncer l' 'engagement total' du gouvernement, la nomination de Rémi Pauvros comme coordinateur du projet et le lancement du chantier en 2017, en vue d'une mise en eau en 2023. Je m'en réjouis et je salue l'engagement de Manuel Valls. Indéniablement, ces annonces sont positives et porteuses d'espoir.

Après avoir longtemps hésité et soufflé le chaud et le froid pendant deux ans et demi, le gouvernement semble enfin avoir entendu raison concernant ce projet attendu depuis vingt ans par les élus, les décideurs économiques et les populations de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais. Cependant, la déjà longue histoire du canal Seine-Nord Europe montre qu'il faut veiller à ce que les paroles soient suivies d'actes concrets. Comme Saint-Thomas, je ne crois que ce que je vois ! C'est pourquoi je resterai vigilant jusqu'au bout et je demande au Premier Ministre une feuille de route précise de réalisation du projet. Sans plus d'hésitation, le mot d'ordre est à présent : Cessons de nous creuser les méninges, creusons le canal ! »

Patrick **DEGUISE**

Président de la Communauté de communes du Pays Noyonnais, maire de Noyon, vice-président du conseil Général de l'Oise

« Le vendredi 26 septembre 2014 sera une date importante dans l'histoire du Projet Seine Nord Europe. La déclaration du Premier Ministre Manuel Valls à Arras vient enfin rassurer toutes celles et tous ceux qui ont cru en ce projet et qui se sont mobilisés sans relâche depuis 2004 pour le faire aboutir.
Contrairement aux effets d'annonces, ce grand projet tant attendu sur nos territoires se concrétise grâce à sa reconfiguration qui prévoit un nouveau plan de financement, réaliste, ce qui n'était pas le cas auparavant. Une reconfiguration intelligente de ce projet menée d'une main de maître par le Député du Nord, Rémi Pauvros, tant sur le plan technique que sur celui de son coût et de son financement. Le fait que l'Europe ait accepté à la demande de la France de financer ce type de projet à hauteur de 40% au lieu de 6% a aussi permis de rendre ce projet économiquement viable.

Nous pouvons nous féliciter que le Premier Ministre ait suivi notre proposition faite lors de notre rencontre en juillet dernier au Palais de l'Elysée en confiant à Rémi Pauvros le suivi de la réalisation de ce Canal Seine Nord Europe dont la mise en eau est dorénavant prévue pour 2023. Un bel espoir pour la revitalisation de nos territoires seront traversées par ce maillon fluvial qui permettra de relier la Seine au Nord de la France au gigantesque réseau fluvial du nord de l'Europe. Un espoir notamment pour le Noyonnais qui accueillera une plateforme multimodale, source de développement économique.

Alors soyons fiers et heureux de cette décision courageuse et audacieuse du Premier Ministre, Manuel Valls. »

Jacques **PETIT**

Maire de Marquion, président de l'Association de Préfiguration Artois-Cambrésis (APAC), représentant la Communauté Urbaine d'Arras, la Communauté d'Agglomération de Cambrai, la Communauté de Communes du Sud Artois et la Communauté de Communes d'Osartis-Marquion

« C'est une excellente nouvelle, que nous attendions depuis longtemps ! Lors de nos rencontres à Matignon d'abord, à l'Élysée ensuite, nous n'avons eu de cesse de rappeler à nos interlocuteurs notre attente, et même notre impatience à obtenir cet engagement au plus haut niveau de l'État.

C'est enfin arrivé à Arras, de la bouche du Premier ministre, avec la fixation d'un calendrier de début des travaux en 2017, pour une mise en service en 2023. Bien entendu, nous resterons très vigilants quant au respect des dates, en particulier pour le dépôt du dossier à la Commission européenne en février 2015.La nomination de Rémi Pauvros comme coordinateur du projet, et son rattachement aux services de Matignon, sont un gage supplémentaire de la volonté de l'Etat de mener à terme ce grand projet. Pour la grande région Nord-Pas-de-Calais-Picardie, et en particulier pour les territoires représentés par l'APAC, cela redonne de l'espoir à une population non loin de douter de la parole publique. Il en est de même pour les entreprises qui s'étaient manifestées lors de l'élaboration du Livre blanc.

Je suis persuadé que la réalisation du canal Seine-Nord Europe sera un énorme moteur de croissance et de création d'emplois pour la Communauté de Communes Osartis-Marquion, ainsi que pour les autres territoires, comme a pu l'être, en son temps, le tunnel sous la Manche. »

André **SALOMÉ**

Président de la Communauté de communes du Pays Neslois, maire de Rouy-le-Petit

« L'annonce de la mise en chantier en 2017 du canal Seine-Nord-Europe, vient enfin rassurer tous les acteurs qui se sont mobilisés sans relâche depuis 2004. Lors de nos rencontres à Matignon, le 3 Juin 2014 et à l'Elysée, le 18 Juillet 2014, nous n'avons de cesse de rappeler à nos interlocuteurs que le lancement de ce vaste chantier, tant attendu, était de nature à redonner confiance au monde économique et espoir aux habitants du territoire.

Pour l'important pôle Agro-industriel du Pays Neslois qui travaille avec d'imposant volume de matière, c'est un gage de compétitivité favorable au développement d'autres industries. Nous nous félicitons que le Premier Ministre ait suivi les élus du territoire, en confiant à Rémi Pauvros le travail de suivi et de coordination du projet jusqu'à la mise en eau. Néanmoins, nous restons vigilants et veillerons au respect de « La Feuille de Route », à savoir, le début des travaux en 2017 et la mise en eau 2022-2023. Nous sommes confiants sur l'évolution du projet. Mobilisons-nous dès maintenant pour réfléchir et participer à la gouvernance des plates-formes, enjeu fondamental de nos territoires. »

Christian **DECOCQ**

Délégué général du GERIF (Groupement d'Entreprises Régionales d'Intérêt Fluvial, réunissant Rabot Dutilleul - Lhotellier - Hiolle – Ramery – Grimonprez Logistique)

« L'annonce de la mise en chantier en 2017 du Canal Seine-Nord Europe justifie sept années d'un inlassable engagement, mais constitue surtout pour les entreprises régionales l'espérance d'une dynamique aujourd'hui indispensable. Dès 2006, les acteurs économiques du Nord-Pas-de-Calais et de Picardie ont créé un groupement informel de décideurs économiques. En 2012, ce groupe, rejoint entre-temps par Eurotunnel, a élargi son action à un « Cercle des Chargeurs » composé de grands donneurs d'ordre implantés ou issus des territoires concernés (Bonduelle, Auchan, Castorama, Toyota, etc). À la fin de l'année dernière, le GERIF a soutenu le rapport Pauvros qui a permis de débloquer la situation. C'est peu de dire que nous avons accompagné la longue émergence de ce projet. Nous sommes ainsi devenus un partenaire opérationnel des autorités publiques pour réaliser ce formidable corridor européen que constitue le Canal Seine-Nord Europe.

C'est un énorme chantier désormais ouvert aux entreprises régionales des territoires concernés. Elles ne demandent pas de favoritisme, mais elles ont besoin d'être soutenues ; la reconfiguration du chantier par lots est assurément une bonne décision, légale et juste. Le canal, c'est aussi l'opportunité de créer des plateformes multimodales modernes qui vont permettre le développement d'une nouvelle logistique globale. Le développement attendu des flux est considérable, que ce soit pour les produits agricoles (5 millions de tonnes), les granulats (6 millions de tonnes), les produits pétroliers (220 000 tonnes), la logistique des conteneurs (276 000 EVP). Elle est à notre portée, cette réindustrialisation des territoires !

Ce sera enfin et surtout une formidable opportunité pour l'emploi, l'insertion et la formation. Les entreprises régionales ont su construire cette espérance. Elles sont prêtes pour transformer cette espérance en réalité. »

Patrick **KANNER**

Ministre de la Ville, de la Jeunesse et des Sports,
Ex-président du conseil général du Nord

« Mon rôle, en tant que président du conseil général du Nord, a consisté à mobiliser les quatre conseils généraux du bassin du Canal sur un financement à hauteur de 500 millions d'euros aux côtés des 500 millions d'euros promis par les deux Régions. Nous y sommes parvenus.

Le Premier ministre vient aujourd'hui de montrer très fortement sa volonté d'accompagner ce mouvement initié par le territoire. Aujourd'hui, nous sommes sur une logique gagnant-gagnant pour le pays, la région Nord-Pas-de-Calais et toutes les régions qui les entourent. »

Rémi **PAUVROS**

Député du Nord,
coordinateur du projet du
canal Seine-Nord Europe

« Cette nomination que le Premier ministre vient de rendre publique représente pour moi une reconnaissance du travail effectué, mais surtout un engagement que j'accepte avec beaucoup de plaisir, car l'enjeu est considérable. Pour nos deux régions, le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie, mais aussi pour l'Île-de France, Le Havre et Rouen, qu'il convient d'associer complètement à ce projet. Je crois que l'on peut faire de ce chantier un chantier exemplaire en matière de développement durable, et faire en sorte qu'il soit porteur d'avenir, y compris pour les générations futures qui l'utiliseront.

Cyril Toutain : Et si l'Europe revenait sur sa promesse ?
Ce n'est pas une question de promesse, mais une question de financement. Je l'ai souvent dit, c'est l'un des cinq projets prioritaires de l'Union européenne. Il est prêt et je ne doute pas un seul instant de son engagement, mais il faut évidemment respecter toutes les procédures. Pour pouvoir demander cette subvention et l'obtenir, il fallait d'abord que le projet soit prêt, viable et qu'il y ait un engagement ferme de l'État aux côtés des collectivités territoriales. Cette fois-ci, nous sommes prêts. »

Alain **VIDALIES**

Secrétaire d'Etat chargé des
Transports, de la Mer et de la
Pêche

« La France s'engage pour la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. C'est un grand projet structurant. Le canal favorisera le transport multi-modal et le développement durable des territoires. Sans aucun doute, le canal aura un impact économique décisif.

Je confirme que le début des travaux est pour 2017, de sorte que la mise en eau soit possible dès 2023. »

Philippe **MARINI**

Président de l'association Seine-Nord Europe, Sénateur-maire de Compiègne.

L'association Seine-Nord Europe se félicite de cette annonce, mais restera mobilisée jusqu'au lancement des travaux et sera attentive à ce que l'ensemble des étapes assurant l'irréversibilité du projet soient bien franchies d'ici 2017, année des prochaines élections présidentielles.

Selon le Premier ministre, cette décision découle de la volonté du Gouvernement « de relancer l'investissement dans le pays, parce que l'investissement, c'est de la dépense utile, de la croissance et de l'emploi ».

Philippe Marini, assure de son côté que la visibilité donnée par le Gouvernement sur ce projet constitue un élément majeur pour que les entreprises puissent engager leurs investissements et anticiper l'ouverture de cette liaison à grand gabarit et des zones d'activités qui y seront adossées.

L'association estime qu'elle a désormais un devoir de vigilance par rapport au franchissement des prochaines étapes clés : demande de subvention à déposer auprès de l'Union européenne d'ici le 26 février 2015, Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative et constitution de la structure de maîtrise d'ouvrage du projet.

L'association veut croire que, sur le plan technique, le maître d'ouvrage VNF est d'ores et déjà en mesure de respecter chacune des étapes fixées par Manuel Valls.

L'association Seine-Nord Europe, quant à a elle, poursuivra son rôle de facilitation, de médiation et de concertation, ainsi que l'accompagnement des collectivités territoriales dans le processus de réalisation du projet.

Daniel **PERCHERON**

« On va enfin avoir le maillon manquant entre la région et les grands ports d'Europe du Nord. C'est une décision capitale et vitale, comme l'avait été celle du tunnel sous la Manche.
C'est une très belle histoire du XXIe siècle. »

Président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, Premier Vice-président de l'association Seine-Nord Europe

Medef Nord-Pas-de-Calais, Medef Picardie et Medef Île-de France

Le projet nécessite désormais, pour être définitivement lancé, que l'État français s'engage et dépose une demande de subvention européenne d'ici février 2015. Les Medef du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie et d'Île-de-France, tous trois concernés par la réalisation de cette infrastructure, souhaitent s'associer pleinement à la démarche de mobilisation réaffirmée par l'association Seine-Nord Europe.

Dans la continuité des précédentes mobilisations, nous réaffirmons l'importance de ce projet structurant et majeur pour nos économies régionales et nos entreprises. Un projet essentiel pour : renforcer les tissus économiques de nos régions et consolider l'aménagement économique de nos territoires ; conforter le développement de nos industries et de nos capacités logistiques par la création de plateformes multimodales le long du canal. Enfin, pour favoriser l'emploi : 10 000 à 13 000 emplois directs et indirects seraient générés durant le chantier, et 50 000 potentiellement créés à l'horizon 2050. Certaines filières majeures de nos régions, telles que les filières céréalière, agroalimentaire et du granulat, seront ainsi confortées.

Devant la nécessité absolue de renforcer la compétitivité de nos entreprises et de redynamiser l'attractivité de nos territoires, la perspective des subventions européennes ouvre enfin la voie à la réalisation de ce projet.

Conférence de presse de l'Association Seine-Nord Europe, le jeudi 25 septembre 2014 à Cambrai, à la veille de la venue de Manuel Valls, Premier ministre, à Arras.

De gauche à droite : Yves Rome, président du Conseil général de l'Oise - Philippe Marini, sénateur-maire de Compiègne et président de l'Association Seine-Nord Europe - François-Xavier Villain, député du Nord, Maire de Cambrai et président de la Communauté d'Agglomération de Cambrai - Jacques Legendre, sénateur du Nord et Jean-François Didier, président du Medef Côte d'Opale Nord-Pas-de-Calais.

COMMISSION EUROPÉENNE

Violeta Bulc arbitrera le Canal Seine-Nord Europe

Jean-Claude Juncker, récemment élu président de la Commission européenne, a proposé la Slovène Violeta Bul comme commissaire en charge des Transports.

C'est finalement la Slovène Violeta Bulc qui a succédé, le 1er novembre dernier, à Siim Kallas comme commissaire en charge des Transports dans la nouvelle Commission du président Jean-Claude Juncker.

Un parcours extrêmement rapide

Méconnue du grand public, Violeta Bulc est une femme de 50 ans, fondatrice d'une société de conseil en entreprise nommée Vibacom. Elle s'est lancée en politique très récemment, en septembre 2014, en raliant le gouvernement du Premier ministre slovène centriste, Miro Cerar. Elle a en charge le développement et elle est devenue Vice-premier ministre le 2 octobre dernier. À peine nommée, son pays la choisit pour devenir commissaire européen.

Pas vraiment destinée à rejoindre Bruxelles, son arrivée est donc une surprise.

Le dossier du Canal Seine-Nord Europe entre ses mains

Sa première audition a démontré qu'elle a assimilé les dossiers complexes qu'elle aura à traiter, et en particulier les dossiers concernant la France.

C'est durant son mandat qu'elle devra sélectionner les grands projets de réseaux transeuropéens de transport qui bénéficieront de financements communautaires. C'est en février 2015 que la France déposera deux dossiers de candidature : le tronçon international de la ligne à grande vitesse Lyon-Turin et le Canal Seine-Nord Europe.

APRÈS MATIGNON ET L'ÉLYSÉE

Les élus en route pour la Commission européenne

Rencontrer la nouvelle commissaire aux Transports est à l'étude. Objectif : s'assurer que le projet du Canal Seine-Nord Europe bénéficiera bien de son soutien.

Vendredi 18 juillet 2014, dans la cour du Palais de l'Élysée, de gauche à droite : Jacques Petit, Philippe Cheval, Stéphane Demilly, Patrick Deguise et André Salomé.

Beaucoup d'élus ont bataillé ferme pour obtenir la réalisation du Canal Seine-Nord Europe. Le magazine que vous tenez entre vos mains est l'illustration de l'un de ces combats menés par André Salomé, président de la Communauté de Communes du Pays Neslois (Somme), de Patrick Deguise, président de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais et vice-président du Conseil Général de l'Oise, de Jacques Petit, maire de Marquion, président de l'Association de Préfiguration Artois-Cambrésis, représentant la Communauté Urbaine d'Arras, la communauté d'Agglomération de Cambrai, la Communauté de Communes du Sud Artois et la Communauté de Communes d'Osartis-Marquion, sans oublier le député de la Somme Stéphane Demilly. Leur combat les a menés à l'hôtel Matignon, le mardi 3 juin 2014, pour rencontrer Stéphane Lecler, conseiller Transports de Manuel Valls. Le vendredi 18 juillet dernier, ils étaient reçus au palais de l'Élysée pour débattre avec Xavier Piechaczyk, conseiller Transports de François Hollande.

Aujourd'hui, la nomination de Violeta Bulc les conduira à Bruxelles pour la rencontrer et s'assurer que le dossier du Canal Seine-Nord Europe bénéficiera bien du soutien de la Commission européenne.

RENCONTRE

Michel Rocard : « Je suis un homme heureux »

« À plusieurs reprises, j'ai veillé à ne pas laisser tomber aux oubliettes le projet de Canal Seine-Nord Europe, j'ai écrit à chaque nouveau ministre des Transports. Tout du long, je me suis battu, et souvent assez seul. Aujourd'hui, si Manuel Valls prend un engagement aussi ferme, c'est qu'il est sûr de lui. »

Cyril Toutain : Quelle est votre première réaction suite à l'annonce de Manuel Valls ?
Michel Rocard : C'est magnifique ! C'est la seconde fois qu'il y a un engagement public au sommet de l'État. Il faut dire que Rémi Pauvros a effectué une mission formidable : il a recalibré un peu le canal, supprimé au moins une des escales intermédiaires parce que le canal est très cher et que le budget de l'État n'est pas glorieux. Mais en réalité, son coup de génie, c'est la modification du tracé du canal de sorte qu'il y ait une connexion avec le réseau de l'Escaut. Le Canal est une infrastructure européenne, ce qui le rend subventionnable pour 40 % du volume total des travaux. L'Europe peut le faire ! Malheureusement, il faut constituer un nouveau dossier, refaire une Déclaration d'utilité publique et renégocier tous les contrats avec les collectivités territoriales. Pauvros est un déchaîné du canal. Donc, le nommer comme coordinateur de projet, c'est une garantie !

Mais, compte tenu de la réduction du coût total du canal, de l'arrivée de l'Europe comme puissance subventionnante, de la diminution légère de la contribution de toutes les collectivités intéressées, je pense que l'on a devant nous encore une ou deux années supplémentaires de travail administratif. Hélas ! Tous ces contrats sont longs à négocier. Mais je pense que le Canal est sauvé. Et si Manuel Valls prend un engagement aussi ferme, c'est qu'il est sûr de lui.

Vraiment, je suis heureux. J'aimerais beaucoup assister à la pose de la première pierre, parce que je deviens vieux ! Mais je revendique le fait de l'avoir plus ou moins sauvé ce Canal, tout au long de ma carrière. À chaque étape, je suis intervenu au plus haut sommet de l'État, chez les

« Pauvros est un déchaîné du canal. Donc, le nommer comme coordinateur de projet, c'est une garantie. »

ministres des Transports successifs, auprès de Pauvros lui-même, j'ai même adressé une lettre à sa Commission. Maintenant, je ne peux rien vous dire de plus. Le suivi, vous le ferez maintenant auprès de Rémi Pauvros lui-même.

CT : Avec l'abandon de l'écotaxe, pensez-vous réellement que nous n'avons pas de crainte à avoir ?

MR : La remise en cause de l'écotaxe est un drame, car elle s'insérait dans une vision de la transformation écologique de notre fiscalité. Or, nous avons raté la négociation avec les camionneurs. Je ne sais pas pourquoi, ni comment, mais c'est extrêmement dommageable. De toute façon, la budgétisation du Canal SNE pour la partie qui concerne l'État français, c'est pour 2016, quand on aura signé de nouveau toutes les conventions auparavant négociées. En tout cas, le canal est sauvé parce que maintenant presque tous les élus et toutes les régions concernées sont d'accord.

CT : Le projet du canal aurait été imaginé pour la première fois par Lazare-Carnot, lorsqu'il était maire d'Anvers, en 1814. Vous le saviez ?

MR : C'est bien ce que je pensais. C'est une idée bien plus ancienne que le réseau Freyssinet. Mais attention, quand Lazare-Carnot y pense, on ne fait pas encore de convois de 1 000 tonnes. Donc ça reste une idée en pointillés, qui n'avait à l'époque aucun intérêt marchand. En effet, lorsque je suis élu pour la première fois maire de Conflans-Sainte-Honorine, je découvre que la navigation fluviale n'est rentable qu'à condition de faire des convois de 4 500 tonnes avec pousseur. À Conflans, il y a 600 à 700 anciens mariniers. Ce qui fait de cette ville la capitale de la batellerie, avec un internat, une école de formation, etc. Toute la profession vit là. Les rencontres professionnelles sont nombreuses et nous avons une fête annuelle, le Pardon de la batellerie, inventé par le curé de Conflans, à l'occasion de laquelle tout le monde vient aux festivités. J'ai décidé de compléter cette fête annuelle, vieille des années 1962-1963, en organisant un débat sur l'avenir économique de la voie d'eau. C'est comme ça que tout a commencé.

C'est en 1978, l'année qui suit mon élection, qu'au cours du débat, des sociétés batelières sortent de leurs cartons l'idée d'un canal Seine-Nord, mais à grand gabarit. C'est peut-être un héritage de Lazare-Carnot, mais à l'époque, il ne pouvait pas penser aux grands gabarits. L'idée vient des bateliers eux-mêmes. À partir de ce moment, nous avons commencé à y réfléchir ensemble. Personne, à part nous, n'y croyait. Les voies d'eau n'intéressaient plus les ingénieurs. Et voilà qu'aujourd'hui nous y sommes. Cela nous a pris du temps, mais ce fameux canal SNE, clé du désenclavement fluvial de la France, finira par être mis en eau dans dix ans à peine. J'espère être encore là pour le voir. ***Propos recueillis par Cyril Toutain***

Pour en savoir plus, scannez ces codes

Vous saurez tout sur l'histoire du canal Seine-Nord Europe, la lutte des bateliers français avec le soutien de Michel Rocard et la création de l'agence VNF (Voies navigables de France).

Pour cela, téléchargez le magazine de la Communauté de Communes du Pays Neslois « COM'Infos », et visionnez le film du Canal en scannant les deux QR Codes ci-dessous. (App flashcode requise)

COM'Infos

Film Canal SNE

ET MAINTENANT ?

Rémi Pauvros : « C'est l'heure de l'action »

Quelques pistes sur la feuille de route du coordinateur du projet, fraîchement nommé. En particulier la constitution d'une maîtrise d'ouvrage de l'opération.

« J'avais une mission, qui était une mission d'étude, je j'ai rendue. Aujourd'hui, j'ai une mission d'action. Et l'action, c'est d'abord le dossier européen à déposer au plus tard en février 2015. Je n'ai pas de crainte à ce sujet. Quand on dépose un dossier à l'Union européenne, cela signifie que tout est bouclé.

VNF a bien travaillé pendant tout cette période. La Déclaration d'utilité publique (DUP) a été modifiée et nous sommes en fin de procédure administrative. Cela signifie que le nouveau tracé que j'avais suggéré est maintenant faisable. La deuxième échéance, c'est la constitution de la maîtrise d'ouvrage de l'opération avec — notamment — la création de sociétés de projet. Il faut que tout le monde s'y retrouve. La réussite du projet passera par la participation de l'ensemble des acteurs. Toutes les conditions sont réunies pour y parvenir. J'ai constaté en effet que le monde économique est particulièrement mobilisé.

Les acteurs économiques souhaitent de la visibilité

Nous sommes très faibles en matière de trafic intermodal dans notre pays. J'ai étudié de très près ce qui s'est passé avec le canal Albert en Belgique, l'impact de 50 000 emplois crées le long de ce canal est considérable. Dans mon rapport, j'ai préconisé de ne pas faire comme il était prévu dans le premier projet, c'est-à-dire de dessiner a priori les zones d'activités. Ce n'est pas comme ça que ça se passe. J'ai rencontré les acteurs économiques et les chargeurs potentiels. Il faut définir ensemble l'endroit où nous allons créer une zone d'activité, et là, les entreprises viendront.
Tous les acteurs économiques que j'ai rencontrés souhaitent une visibilité du projet. Ce qui est annoncé aujourd'hui – le démarrage des travaux en 2017-, est fondamental. Pour un grand groupe de distribution,

par exemple, il faut trois ans pour projeter une modification de sa logistique. Trois ans pour faire en sorte qu'au lieu de passer par des bateaux empruntant la mer, on arrive à passer par le canal. Trois ans de programmation, c'est énorme ! Allez sur le canal Albert, vous verrez comment Nike a géré la proximité du port d'Anvers. Ils sont en train de créer 1 000 emplois supplémentaires. Mais tout cela s'est fait progressivement.

Dans le premier projet, on a travaillé à l'envers

L'erreur du premier projet était de faire un projet arrêté avec l'idée de creuser un canal, d'aménager des zones d'activités et de voir ce qui se passe ensuite. Nous devons au contraire creuser le Canal, et ensuite les zones d'activités s'implanteront en profitant de l'intermodalité : c'est-à-dire le train, puis des camions qui déverseront leurs conteneurs à 200 kilomètres autour des points d'ancrage et non pas à 700 ou 800 kilomètres, comme c'est le cas aujourd'hui dans les ports. C'est sur cette base-là que le coût de revient va diminuer. À partir de ce moment-là, les entreprises vont forcément utiliser le Canal qui sera nettement plus performant. C'est un moyen plus sûr qu'un camion, qu'un bateau ou qu'une arrivée sur un port. L'essentiel c'est que lorsqu'un bateau arrive au Havre, à Anvers ou autre, il ait déjà toute sa logistique programmée.

Trois plateformes multimodales pour commencer

Je me suis prononcé sur trois plateformes incontournables. Celles de Marquion, Noyon et Nesle. Par la suite, il appartiendra aux chargeurs de définir avec les acteurs économiques, les endroits où il faudra développer des activités. Elles devront être construites en même temps que le Canal : l'Union européenne insiste sur cette dimension. Nous obtiendrons les 40 % de l'Europe si nous sommes en capacité de présenter un projet global. Le dossier va complètement dans ce sens. C'est fondamental. »

Propos recueillis par Cyril Toutain

Le financement du projet

« Nous attendons environ un milliard d'euros de participation de l'État.

Il y aura également 700 000 € d'emprunts. Sur ce dernier point, je n'ai pas de crainte puisque la BEI (Banque européenne d'investissements) s'est déjà engagée sur la procédure.

Pour les infrastructures, je pense qu'il faut qu'on approfondisse la réflexion. Il faut des financements pérennes. Je ferai des propositions complémentaires en la matière.»
Rémi Pauvros, Arras, le 26 septembre 2014.

Banque européenne d'investissement

Rémi Pauvros, lors d'une visite de terrain à Nesle et à Noyon, accompagné de Patrick Deguise — président de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais, maire de Noyon et vice-président du Conseil Général de l'Oise — et André Salomé — président de la Communauté de Communes du Pays Neslois.

5

... ET SURTOUT DE FORTE CHARGE

Situation actuelle

Situation future

Le canal de Saint-Quentin est un ouvrage vétuste ne permettant d'assurer le passage qu'aux bateaux de 38,50 m avec un enfoncement de 2,20 m, d'un port en lourd de 300 t.

La liaison future permettra d'accueillir des convois de 4000 tonnes, c'est-à-dire l'équivalent de 13 bateaux actuels ou de 265 camions de 15 tonnes.

Saturation

2,5 Mt

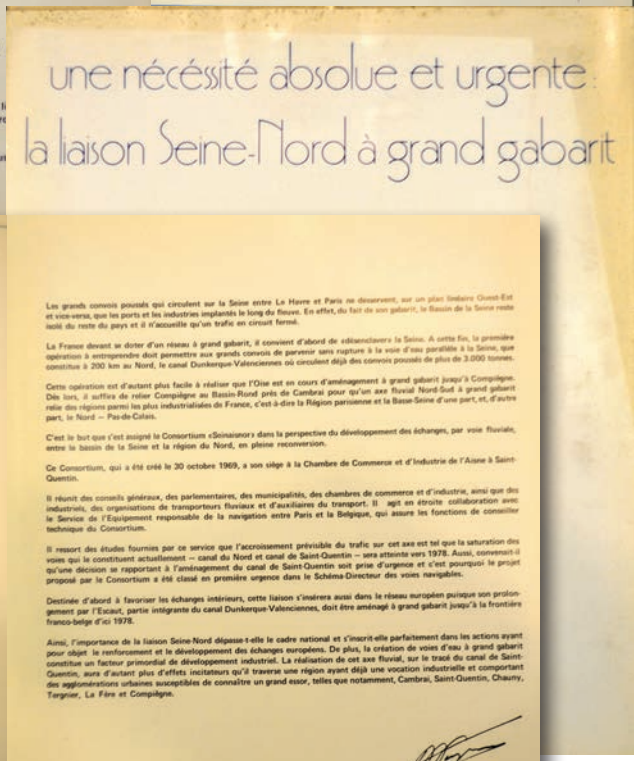
1955 1970 Trafic actuel 1985

LE TRAFIC EST ACTUELLEMENT EN PLEINE EXPANSION ...

... MAIS CETTE EXPANSION SERA RAPIDEMENT BRISEE SI LE PROJET

Le trafic attendu est de 15 millions de tonnes en 1985, alors que la capacité de la l 12,5 Mt. Il se produira alors une évasion de trafic vers le fer et la route, venant sur transport.

Or, la saturation de la liaison actuelle sera atteinte dès, 1978 - 1980 ; il n'y a plu



une nécessité absolue et urgente :
la liaison Seine-Nord à grand gabarit

Les grands convois poussés qui circulent sur la Seine entre Le Havre et Paris ne desservent, sur un plan linéaire Ouest-Est et vice-versa, que les ports et les industries implantés le long du fleuve. En effet, du fait de son gabarit, le Bassin de la Seine reste isolé du reste du pays et il n'accueille qu'un trafic en circuit fermé.

La France devant se doter d'un réseau à grand gabarit, il convient d'abord de «désenclaver» la Seine. A cette fin, la première opération à entreprendre doit permettre aux grands convois de parvenir sans rupture à la voie d'eau parallèle à la Seine, que constitue à 200 km au Nord, le canal Dunkerque-Valenciennes où circulent déjà des convois poussés de plus de 3.000 tonnes.

Cette opération est d'autant plus facile à réaliser que l'Oise est en cours d'aménagement à grand gabarit jusqu'à Compiègne. Dès lors, il suffira de relier Compiègne au Bassin-Rond près de Cambrai pour qu'un axe fluvial Nord-Sud à grand gabarit relie des régions parmi les plus industrialisées de France, c'est-à-dire la Région parisienne et la Basse-Seine d'une part, et, d'autre part, le Nord – Pas-de-Calais.

C'est le but que s'est assigné le Consortium «Seinaisnord» dans la perspective du développement des échanges, par voie fluviale, entre le bassin de la Seine et la région du Nord, en pleine reconversion.

Ce Consortium, qui a été créé le 30 octobre 1969, a son siège à la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aisne à Saint-Quentin.

Il réunit des conseils généraux, des parlementaires, des municipalités, des chambres de commerce et d'industrie, ainsi que des industriels, des organisations de transporteurs fluviaux et d'auxiliaires du transport. Il agit en étroite collaboration avec le Service de l'Equipement responsable de la navigation entre Paris et la Belgique, qui assure les fonctions de conseiller technique du Consortium.

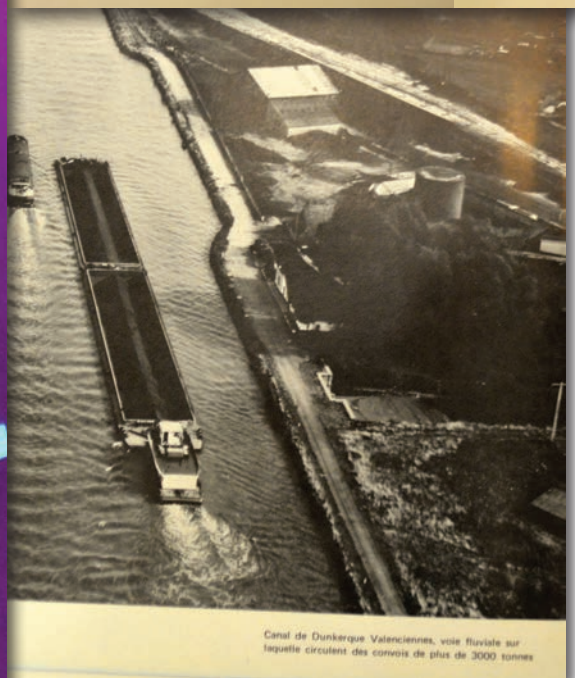
Il ressort des études fournies par ce service que l'accroissement prévisible du trafic sur cet axe est tel que la saturation des voies qui le constituent actuellement – canal du Nord et canal de Saint-Quentin – sera atteinte vers 1978. Aussi, convient-il qu'une décision se rapportant à l'aménagement du canal de Saint-Quentin soit prise d'urgence et c'est pourquoi le projet proposé par le Consortium a été classé en première urgence dans le Schéma-Directeur des voies navigables.

Destinée d'abord à favoriser les échanges intérieurs, cette liaison s'insérera aussi dans le réseau européen puisque son prolongement par l'Escaut, partie intégrante du canal Dunkerque-Valenciennes, doit être aménagé à grand gabarit jusqu'à la frontière franco-belge d'ici 1978.

Ainsi, l'importance de la liaison Seine-Nord dépasse-t-elle le cadre national et s'inscrit-elle parfaitement dans les actions ayant pour objet le renforcement et le développement des échanges européens. De plus, la création de voies d'eau à grand gabarit constitue un facteur primordial de développement industriel. La réalisation de cet axe fluvial, sur le tracé du canal de Saint-Quentin, aura d'autant plus d'effets incitateurs qu'il traverse une région ayant déjà une vocation industrielle et comportant des agglomérations urbaines susceptibles de connaître un grand essor, telles que notamment, Cambrai, Saint-Quentin, Chauny, Tergnier, La Fère et Compiègne.

Roland Nungesser
Président du Consortium
Seine-Nord

Photo Studio Ars



Canal de Dunkerque Valenciennes, voie fluviale sur laquelle circulent des convois de plus de 3000 tonnes

"

J'ai toujours conservé ce document, car j'étais convaincu depuis le début que le Canal Seine-Nord Europe était une nécessité absolue. "

Jacques Legendre,
Sénateur

RENCONTRE AVEC LE SÉNATEUR DU NORD-PAS-DE-CALAIS JACQUES LEGENDRE

40 ans de combat et de tergiversations

Nous avons trouvé une pépite : le journal ***Senaisnor,*** qui parlait déjà, il y a 40 ans, de la « nécessité absolue et urgente de construire une liaison Seine-Nord à grand gabarit ». Avec tout un dossier sur les retombées économiques.

« En 1972, se souvient Jacques Legendre, j'ai été candidat à Cambrai de la majorité gaulliste de l'époque. J'ai été élu député en mars 1973 et j'avais à réfléchir sur ce que seraient les principaux axes de mon action. Il y avait trois projets qui me paraissaient importants : le canal Seine-Nord Europe, le tunnel sous la Manche et l'autoroute partant de Calais, pour aller vers Reims et qui devait couper, à hauteur de Cambrai. » Si on lui avait demandé à l'époque quelle serait la plus facile à réaliser, il aurait répondu : le canal, voire l'autoroute, mais sûrement pas le tunnel sous la Manche. En effet, il existait un consortium très actif qui s'appelait « Seine-Nord » présidé par un député de la région parisienne, Roland Nungesser.

Jacques Legendre a gardé des documents d'époque comme « Seinaisnor », dans lequel on peut lire un discours sans ambiguïté : « Une nécessité absolue et urgente : construire la liaison Seine-Nord à grand gabarit ». À l'intérieur, un dossier sur les impacts économiques, un avant-propos de Roland Nungesser, le président du consortium Seine-Nord, qui insiste sur l'importance du projet, affirmant que le canal du Nord et le canal de Saint-Quentin vont être saturés autour de 1978, que la circulation va se concentrer sur les routes et que, si l'on veut éviter la thrombose, il est indispensable de réaliser ce canal. Voilà ce qu'il écrit : Il convient « qu'une décision se rapportant à l'aménagement du canal de Saint-Quentin soit prise d'urgence. C'est pourquoi le projet proposé par le consortium a été classé en première urgence dans le schéma directeur des voies navigables. (...) La réalisation de cet axe fluvial sur le tracé du canal de Saint-Quentin aura d'autant plus d'effets incitateurs qu'il traverse une région ayant déjà une vocation industrielle, comportant des agglomérations urbaines susceptibles de connaître un grand essor, notamment Cambrai, Saint-Quentin, Chauny, Ternier, La Fère et Compiègne. »

L'autoroute Paris-Bruxelles a été achevée en 1972. La construction de l'autoroute A26, en direction de Calais, de Saint-Quentin et ensuite de Reims, avec croisement à 9 kilomètres de Cambrai a été réalisée. Le Président François Mitterrand a convaincu Margaret Thatcher de construire le tunnel sous la Manche. En revanche, les cent et quelques kilomètres du canal Saint-Quentin n'avançaient pas. « Pourtant, j'ai passé des heures et des heures en sous-préfecture à Cambrai, avec mon collègue, le député Jean Durieux, pour regarder comment on allait pouvoir reconfigurer le canal de Saint-Quentin. Car à l'époque, il ne s'agissait pas de faire un canal nouveau, mais d'élargir le canal de Saint-Quentin (300 tonnes), achevé sous Napoléon 1er », raconte Jacques Legendre. Mais voilà qu'à peine inauguré en 1813, il est déjà trop petit !

La France a donc lancé la construction du canal du Nord. Commencé avant 1914, il a servi de tranchée, dans lequel les Français, les Anglais et les Allemands se sont étripés pendant trois ou quatre ans. Il a finalement été mis en eau vers... 1960. Avec, encore une fois, un volume trop limité. Il y en a eu des réunions avec le consortium Seine-Nord, mais ça n'avançait pas. « Jusqu'à ce que, il faut le reconnaître, un ministre communiste du gouvernement Jospin, Jean-Claude Gayssot, relance l'affaire », précise Jacques Legendre. Les écologistes du Nord étaient pour, les communistes, les gaullistes et les socialistes aussi, mais ça n'avançait toujours pas. Avec d'autres élus, en particulier Philippe Marini et Jean-Paul Delevoye, il y a eu la constitution de l'association Seine-Nord Europe pour soutenir la réalisation de ce qui n'était plus tout à fait le projet d'origine, mais la création d'un canal nouveau entre Compiègne et Cambrai. Quand on a raconté tout ça, on arrive à 40 années de combat et de tergiversations.

Le Canal Seine-Nord Europe

C'EST MAINTENANT !

Rejoignez la page FACEBOOK :

le Canal Seine-Nord Europe, C'EST MAINTENANT !

et soutenez le projet du Canal Seine-Nord Europe

J'aime

Rejoignez le mouvement !

Déjà plus de 1 945 fans !

Communiquez autrement • originis.fr • Cyril Toutain : 06 75 39 17 37