

**DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2019/1118 DE LA COMMISSION****du 27 juin 2019****relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» et «Atlantique»***[notifiée sous le numéro C(2019) 4561]***(Les textes en langues française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n 661/2010/UE <sup>(1)</sup>, et notamment son article 47, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) La décarbonation des transports, notamment par la création des conditions d'un transfert modal ambitieux du transport de marchandises sur de longues distances vers des modes de transport économes en énergie, est un objectif majeur pour l'Union européenne. L'accord de Paris a confirmé et renforcé les ambitions de l'Union européenne en matière de lutte contre le changement climatique.
- (2) Dans ce contexte, favoriser les transports de marchandises par voie navigable constitue une priorité claire de la politique des transports de l'Union européenne et une priorité de longue date de la politique en matière de RTE-T.
- (3) Grâce à l'achèvement du réseau Seine-Escaut, le bassin de la Seine sera directement relié par une voie navigable intérieure continue à grand gabarit au bassin de l'Escaut dans le nord de la France, en Belgique et aux Pays-Bas, ainsi qu'à d'autres grands bassins fluviaux européens tels que le Rhin et la Meuse. Il en résultera un réseau de voies navigables intérieures continu, efficace et cohérent de grande capacité reliant les nombreux ports maritimes et intérieurs de cette vaste région transfrontalière européenne.
- (4) En reliant la France, la Belgique, les Pays-Bas et, au-delà, l'Allemagne, le réseau Seine-Escaut présente une dimension transfrontalière évidente.
- (5) Le projet Seine-Escaut est présélectionné comme faisant partie du corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» et le tronçon Le Havre — Paris comme faisant partie du corridor de réseau central «Atlantique». La déclaration sur la mise en œuvre du corridor de réseau central RTE-T «Mer du Nord — Méditerranée» (déclaration de Tallinn) du 17 octobre 2013, signée par les ministres belge, néerlandais et français des transports et par le commissaire pour les transports, a souligné la détermination des parties concernées à le mettre en œuvre. En outre, le plan de travail pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» met en avant la nécessité d'achever le projet Seine-Escaut en tant que base pour établir un corridor de transport multimodal pleinement opérationnel.
- (6) L'un des principaux objectifs du projet est de garantir que les itinéraires principaux Seine-Escaut soient au moins de classe CEMT Va et d'assurer de bonnes conditions de navigation.
- (7) Toutes les composantes du projet Seine-Escaut sont essentielles à son achèvement. Parmi elles, le canal Seine-Nord Europe constitue le principal maillon manquant, sans lequel le réseau Seine-Escaut ne peut pas être concrétisé.
- (8) Le projet Seine-Escaut est un projet transfrontalier complexe associant la Belgique (régions flamande et wallonne) et la France et impliquant des travaux visant à la fois à créer de nouvelles infrastructures et à améliorer les infrastructures existantes, en ayant une incidence minimale sur la navigation. Une coordination suffisante constitue dès lors un enjeu de taille. Afin de soutenir la mise en œuvre coordonnée et en temps utile du projet, il convient d'adopter des dispositions décrivant les actions nécessaires et fixant le calendrier de leur réalisation. Elles permettraient d'atteindre les objectifs transfrontaliers inscrits dans le plan de travail pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée», ainsi que d'achever le projet Seine-Escaut le plus tôt possible et, en tout cas, au plus tard en 2030.
- (9) Il importe également de définir clairement les actions nécessaires pour mener à bien le projet Seine-Escaut et le calendrier pour leur mise en œuvre afin de prévoir et d'optimiser pleinement la disponibilité du financement régional, national et européen, ainsi que du financement privé. Le cofinancement de l'Union européenne a un effet de levier sur les décisions nationales et régionales de mise en œuvre des actions.

<sup>(1)</sup> JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

- (10) La Belgique (les régions flamande et wallonne) et la France ont déjà réalisé d'importants travaux (études et travaux d'infrastructure) qui contribuent à la réalisation du projet Seine-Escaut. La plupart d'entre eux ont été cofinancés par l'Union européenne, dans le cadre de différents programmes. Les activités sont actuellement exécutées dans le cadre d'une convention de subvention du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (2014-EU-TM-0373-M, «Seine-Escaut 2020») bénéficiant d'un financement de l'Union jusqu'à 50 % des coûts éligibles.
- (11) La dimension transfrontalière du projet requiert la mise en place de structures de gouvernance spécifiques. La Belgique (régions flamande et wallonne) et la France coopèrent étroitement depuis des années, notamment dans le cadre de la commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, mise en place en septembre 2009. Cette commission intergouvernementale reçoit le soutien opérationnel du groupement européen d'intérêt économique Seine-Escaut (GEIE Seine-Escaut) qui rassemble Voies Navigables de France (VNF), la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), le Service public de Wallonie (SPW) et De Vlaamse Waterweg NV. La Société du canal Seine-Nord Europe, responsable de la construction du canal Seine-Nord, a été créée en mai 2017. Ces entités spécialisées forment une structure de gestion intégrée qui supervise et coordonne l'achèvement du projet Seine-Escaut. Le coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» et un représentant de la Commission devraient participer régulièrement en tant qu'observateurs aux réunions de la commission intergouvernementale et aux réunions du GEIE Seine-Escaut. En outre, le coordonnateur européen et un représentant de la Commission devraient participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil de surveillance de la SCSNE. D'autres dispositions appropriées peuvent être envisagées par la France pour que la Commission soit dûment associée à ce conseil de surveillance.
- (12) Afin de permettre à la Commission de suivre l'évolution de la mise en œuvre du projet, les États membres concernés devraient fournir à la Commission des rapports réguliers sur le sujet, concernant les tronçons situés sur leurs territoires respectifs, et lui notifier les retards éventuels rencontrés.
- (13) Il convient que le calendrier de mise en œuvre établi par la présente décision ne porte pas atteinte au respect des exigences définies dans le droit international et de l'Union, notamment les dispositions visant à protéger l'environnement et la santé humaine. Ce calendrier devrait permettre de planifier et d'optimiser pleinement la disponibilité des financements, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union. Il ne devrait en aucun cas empêcher l'application des normes élevées de l'Union en matière de protection de l'environnement et de participation du public.
- (14) Sans préjudice de l'article 47, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (UE) n° 1315/2013, il convient de prévoir dans la présente décision des dispositions en vue d'un réexamen.
- (15) Les mesures prévues dans la présente décision ont été approuvées par la Belgique et la France.
- (16) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 52 du règlement (UE) n° 1315/2013,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

##### **Objet**

La présente décision décrit les actions nécessaires et le calendrier de leur mise en œuvre dans le cadre du projet transfrontalier Seine-Escaut, ainsi que les dispositions connexes en matière de gouvernance.

#### *Article 2*

##### **Actions et calendrier**

La Belgique et la France veillent à ce que les actions suivantes soient mises en œuvre en temps utile:

- a) Seine Amont, de Nogent-sur-Seine à Paris: amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2030
- amélioration des conditions de navigation, y compris la reconstruction des barrages (Beaulieu, Livon, Vives-Eaux) d'ici à décembre 2027 et la réhabilitation des écluses secondaires (Coudray, Vives-Eaux, La Cave, Champagne) d'ici à décembre 2023,
  - mise en place du contrôle à distance des écluses et des barrages d'ici à décembre 2024,
  - amélioration des installations de navigation et des services pour les utilisateurs d'ici à décembre 2027;

- b) Seine Aval, de Suresnes au Havre: modernisation et amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2027
- allongement et rénovation des écluses (comme celles de Méricourt et de Bougival) d'ici à décembre 2026,
  - modernisation des barrages (Port-Mort, Poses, Méricourt, Bougival, Suresnes, Andrésy) d'ici à décembre 2027, y compris le renforcement de la digue à Croissy-sur-Seine d'ici à décembre 2022,
  - mise en place du contrôle à distance des écluses et des barrages d'ici à décembre 2024,
  - amélioration des installations de navigation et des services pour les utilisateurs d'ici à décembre 2027,
  - construction de la passerelle piétonne de Poses-Amfreville d'ici à décembre 2022 et construction de passes à poissons d'ici décembre 2030;
- c) Oise, de Conflans-Sainte-Honorine à Compiègne: mise au gabarit CEMT Vb et amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2028
- mise au gabarit CEMT Vb de l'Oise (projet MAGEO: restauration des berges et piles de pont entre Creil et Compiègne, dragage, création du quai de Venette) d'ici à juin 2027,
  - reconstruction du pont de Mours d'ici à décembre 2025,
  - mise en place du contrôle à distance des écluses et des barrages d'ici à décembre 2028;
- d) canal Seine-Nord Europe, de Compiègne à Aubencheul-au-Bac: construction et mise en service, au gabarit CEMT Vb et permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux d'ici à décembre 2028
- 1) secteur 1 de Compiègne à Passel, comprenant la construction de l'écluse de Montmacq:
- planification de l'aménagement du territoire d'ici à septembre 2020,
  - autorisation environnementale unique d'ici à septembre 2020,
  - début des travaux principaux d'ici à octobre 2020,
  - achèvement des travaux d'ici à décembre 2026,
  - mise en service d'ici à juin 2027;
- 2) secteur 2 de Passel à Allaines (49 km) traversant 33 communes, secteur 3 d'Allaines à Etricourt-Manancourt (11 km) traversant trois communes et secteur 4 d'Etricourt-Manancourt à Aubencheul-au-Bac (30 km) traversant 11 communes, comprenant la construction des écluses de Noyon, Campagne, Allaines, Marquion-Bourlon, Oisy-Le-Verger et Moislains (l'écluse de jonction avec le canal du Nord), du bassin réservoir de Louette et du pont-canal de 1,33 km traversant la vallée de la Somme:
- planification de l'aménagement du territoire d'ici à décembre 2022,
  - autorisation environnementale unique d'ici à octobre 2022,
  - début des travaux principaux d'ici à décembre 2023,
  - achèvement des travaux d'ici à juin 2028,
  - mise en service d'ici à décembre 2028;
- e) axe Dunkerque-Escaut, comprenant le canal de Dunkerque de Valenciennes à l'Escaut et à la dorsale wallonne, ainsi que la Deûle en direction de Gand: mise au gabarit CEMT Va (double sens) et Vb (sens unique) et amélioration des conditions de navigation d'ici à décembre 2027
- 1) sur tous les tronçons:
- études visant à augmenter la capacité des écluses (par doublement et/ou allongement) d'ici à décembre 2023,
  - mise en place du contrôle à distance des écluses d'ici à décembre 2025,
  - garantie de conditions de navigation adéquates pour les navires classe CEMT V d'ici à décembre 2027;
- 2) tronçon d'Arleux à Anzin: modernisation et réhabilitation de l'écluse de Denain d'ici à décembre 2022;

- 3) tronçon d'Arleux à Halluin:
  - mise au gabarit CEMT Va (double sens) et Vb (sens unique) de la Deûle d'ici à décembre 2022,
  - modernisation et réhabilitation des écluses (y compris de Don et Grand-Carré) d'ici à décembre 2020, et allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle d'ici à décembre 2026;
- 4) tronçon de Bauvin à Dunkerque:
  - défenses de berges du canal Aire Neufossé (phases 1 et 2) d'ici à décembre 2026 et défenses de berges et réhabilitation de la ligne d'eau des biefs de Fontinettes d'ici à décembre 2023,
  - modernisation et réhabilitation de l'écluse de Fontinettes d'ici à décembre 2019;
- f) canal Condé-Pommerœul: réouverture au gabarit CEMT Va d'ici à décembre 2022;
- g) dorsale wallonne, de Pommerœul à Namur: mise au gabarit CEMT Va d'ici à décembre 2028
  - 1) de Pommerœul à Seneffe: mise au gabarit CEMT Va, comprenant l'adaptation du canal Nimy-Blaton-Péronnes et le doublement de l'écluse d'Obourg, avec la finalisation des études d'ici à décembre 2022 et l'achèvement des travaux d'ici à décembre 2027;
  - 2) de Seneffe à Charleroi: mise au gabarit CEMT Va et doublement des écluses (de Marchienne, Gosselies et Viesville), avec des travaux préparatoires d'ici à décembre 2022 et l'achèvement d'ici à décembre 2027;
  - 3) de Charleroi à Namur:
    - adaptation de l'écluse d'Auvelais d'ici à décembre 2022,
    - amélioration des possibilités de franchissement, avec la finalisation des études d'ici à décembre 2022 et l'achèvement des travaux d'ici à 2028;
- h) Haut-Escaut:
  - 1) en région wallonne (Belgique):
    - mise au gabarit CEMT Va, comprenant l'adaptation de la traversée de Tournai en Va à sens unique et l'adaptation du Pont des Trous et du Pont-à-Pont d'ici à décembre 2022,
    - augmentation de la capacité et sécurisation des sites des écluses par l'adaptation des écluses d'Hérinnes et de Kain, avec la finalisation des études d'ici à décembre 2023 et l'achèvement des travaux d'ici à décembre 2030;
  - 2) en région flamande (Belgique): finalisation des études en vue d'une mise au gabarit CEMT Vb des écluses d'ici à décembre 2022 et élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier d'ici à décembre 2023;
- i) Lys: mise au gabarit CEMT Vb (sens unique) et Va (double sens), permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux, d'ici à décembre 2027, comprenant:
  - 1) en région flamande (Belgique), entre Gand et Wervik:
    - adaptation de toutes les écluses au gabarit CEMT Vb, y compris les écluses de St-Baafs-Vijve et Harelbeke, d'ici à décembre 2021,
    - recalibrage au gabarit Vb, comprenant le relèvement des ponts permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux, d'ici à décembre 2022 sur le canal de dérivation de la Lys, et d'ici à décembre 2027 sur les autres tronçons;
  - 2) en région wallonne (Belgique), dans la commune de Comines: mise au gabarit CEMT Vb, comprenant la traversée de Comines, d'ici à décembre 2027, et sécurisation de la navigation, notamment grâce au remplacement du barrage à Comines, d'ici à décembre 2030;
  - 3) en France, entre Deûlémont et Comines: mise au gabarit CEMT Vb d'ici à décembre 2024;

- j) réseau de liaison en Flandre:
- 1) études pour la modernisation des tronçons flamands des voies navigables intérieures directement reliés à la liaison principale Seine-Escaut, d'ici à décembre 2022:
    - mise au gabarit CEMT Va, permettant le passage de bateaux transportant des conteneurs empilés sur trois niveaux, des liaisons avec les ports maritimes de Zeebrugge (canal Gand-Bruges) et Anvers (Escaut maritime supérieur),
    - mise au gabarit CEMT Va des canaux de Roeselare-Lys et Bossuit-Courtrai;
  - 2) élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier, y compris une évaluation détaillée des priorités, pour les modernisations nécessaires des tronçons précités, d'ici à décembre 2023;
- k) Seneffe-Anvers, sur les tronçons flamands et wallons: réalisation d'études, notamment en vue d'une mise au gabarit CEMT IV complète d'ici à décembre 2022 et élaboration d'un plan de mise en œuvre technique et financier des modernisations nécessaires d'ici à décembre 2023;
- l) actions générales:
- 1) élaboration d'un cadre stratégique, coordonné entre les différentes parties, afin de promouvoir le déploiement complet d'une infrastructure pour carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, conformément aux cadres d'action nationaux présentés par la Belgique et la France dans le cadre de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, d'ici à décembre 2022, en vue d'une mise en œuvre progressive d'ici décembre à 2030;
  - 2) mise en œuvre de services de gestion du trafic et des transports transfrontaliers intégrés et efficaces sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, y compris la mise en œuvre intégrale des SIF conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, d'ici à décembre 2028;
  - 3) développement de plateformes logistiques multimodales sur le réseau Seine-Escaut d'ici à décembre 2028.

### Article 3

#### Gouvernance

1. Le coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» et un représentant de la Commission sont invités à participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil de surveillance de la Société du canal Seine-Nord Europe.
2. L'état d'avancement des actions visées à l'article 2 est régulièrement examiné dans le cadre de la commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, ainsi que du GEIE Seine-Escaut. Le coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» et un représentant de la Commission sont invités à participer en qualité d'observateurs aux réunions de la commission intergouvernementale au moins deux fois par an et aux réunions du GEIE Seine-Escaut au moins trois fois par an.

### Article 4

#### Rapport

La Belgique et la France font rapport au moins une fois par an à la Commission et au coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée» sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre des actions visées à l'article 2 et notifient tout retard rencontré, en précisant les causes du retard et en indiquant les mesures correctives adoptées. À cette fin, les États membres peuvent utiliser, le cas échéant, le contenu des rapports annuels d'avancement qui doivent être remis au titre des conventions de subvention du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

### Article 5

#### Réexamen

Le 31 décembre 2023 au plus tard, la Commission, à la suite d'une demande introduite par la Belgique et la France, ou de sa propre initiative, procède à un réexamen des actions et du calendrier visés à l'article 2, avec l'assistance du coordonnateur européen pour le corridor de réseau central «Mer du Nord — Méditerranée».

<sup>(2)</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152).

*Article 6*

Le Royaume de Belgique et la République française sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 juin 2019.

*Par la Commission*  
Violeta BULC  
*Membre de la Commission*

---