

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française, la région flamande et la région wallonne relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deûlémont en France et Menin en Belgique

NOR : EAEJ1930646L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I – Situation de référence

La Belgique partage avec la France une grande partie de son histoire et de sa culture, sa langue et la deuxième plus longue frontière du territoire métropolitain (620 km). Les relations sont donc particulièrement denses à tous les niveaux et marquées par des rencontres fréquentes à caractère bilatéral.

La coopération transfrontalière entre la France et la Belgique en matière de transport fluvial, et plus spécifiquement concernant le projet de liaison Seine-Escaut se fait dans le cadre d'une Conférence intergouvernementale (« CIG Seine-Escaut »), instituée par l'accord international signé à Paris le 10 mars 2009, à Jambes le 7 avril 2009 et à Willebroek le 17 avril 2009¹. Elle réunit la France, la Flandre et la Wallonie (en Belgique, les régions sont compétentes en matière de transport fluvial, y compris à l'international) et a pour objectif de mener à bien la réalisation de ce projet.

En outre, les quatre gestionnaires d'infrastructures et maîtres d'ouvrages concernés (Voies navigables de France, Société du canal Seine-Nord Europe en France, Service public de Wallonie et De Vlaamse Waterweg en Flandre) participent, sous le contrôle de la CIG Seine-Escaut, à un groupement européen d'intérêt économique « Seine-Escaut », qui permet la coordination effective de la préparation et de la réalisation du projet entre les gestionnaires.

L'un des objectifs constants des politiques publiques de l'Etat en matière de transition écologique est d'encourager le transfert des trafics de marchandises depuis la route vers les modes de transports massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial, plus vertueux en matière environnementale. On parle ainsi de report modal.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2009/11/2/MAEJ0924253D/jo/texte/fr>

L'entretien, l'exploitation, le développement des voies navigables et la promotion du transport fluvial participent à cet objectif et constituent les missions principales de l'établissement public Voies navigables de France, qui s'est vu confier par l'Etat² la majorité du réseau de voies navigables et notamment le réseau à grand gabarit, le plus utile au transport de marchandises.

L'Union européenne soutient également les politiques de report modal, en fixant notamment l'objectif de la mise en œuvre d'un réseau central de transports cohérent à l'échelle européenne d'ici à 2030 (« réseau central RTE-T »)³, et en le structurant au sein de corridors multimodaux. Parmi ces corridors, le corridor Mer du Nord-Méditerranée⁴ intègre les voies navigables à grand gabarit de la Belgique et des Hauts-de-France au sein d'un axe structurant Nord-Sud.

Ainsi, le projet de réalisation de la liaison fluviale transfrontalière Seine-Escaut, qui consiste à supprimer les goulets d'étranglement au sein de cette liaison joignant les territoires français, flamand et wallon, est le principal projet européen de développement dans le domaine des voies navigables bénéficie à ce titre d'un soutien financier de l'Union Européenne à hauteur de 634 millions d'euros dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe 2014-2020.

La liaison Seine-Escaut est inscrite dans la liste des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transports. La consistance des opérations d'aménagement prévues au sein de ce projet a été définie progressivement, entre les partenaires, notamment en préparation des appels à projets des mécanismes de financement européens, et est désormais fixée dans la décision d'exécution de la Commission européenne (UE) 2019/1118 du 27 juin 2019⁵.

La rivière canalisée de la Lys entre la confluence de la Deûle à Deûlémont (France) et le pont de Menin, qui relie Halluin (France) et Menin (Belgique), constitue un linéaire d'environ 16,5 km mitoyen entre la Belgique (régions wallonne et flamande) et la France. Dans le cadre du projet de la liaison Seine-Escaut, cette voie navigable est l'un des trois points de passage grand gabarit entre la France et la Belgique et constitue une alternative à l'Escaut permettant le contournement de la ville de Gand.

² Loi n°2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France.

³ Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'UE arrêté par le Parlement et le Conseil européen. Il a pour ambitions de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres : <http://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2017/12/05/trans-european-transport-network-t-progress-of-implementation/>
<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15425-2017-INIT/fr/pdf>

⁴ Ce corridor s'étend de l'Irlande et du nord du Royaume-Uni jusqu'au sud de la France en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Comprenant également des voies navigables dans le Benelux et en France, il vise non seulement à offrir des services multimodaux entre les ports de la mer du Nord, la Meuse, les bassins du Rhin, de l'Escaut, de la Seine, de la Saône et du Rhône, et les ports de Fos-sur-Mer et de Marseille. Les corridors sont multimodaux, parcourent plusieurs Etats Membres et visent à supprimer des goulets d'étranglement, moderniser les infrastructures et faciliter les flux transfrontaliers de personnes et de marchandises à travers l'Union européenne. Ils contribuent également à l'interconnexion entre les différents modes de transport et à la réalisation des objectifs en matière de changement climatique.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32019D1118>

La Lys mitoyenne a déjà fait l'objet d'une convention internationale, signée à Bruxelles le 3 février 1982 par le Gouvernement de la République française et le Royaume de Belgique « au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre la France et la Belgique ». Cette convention poursuivait deux objectifs principaux : d'une part, aménager la Lys mitoyenne aux fins de permettre la navigation de bateaux ou de convois de 1 350 tonnes soit la classe de gabarit européen CEMT IV⁶, et d'autre part faciliter l'évacuation des eaux de crue⁷. Elle a permis la mise au gabarit actuel de cette voie navigable.

Les acteurs du secteur fluvial et les autorités françaises, flamandes et wallonnes s'accordent sur le besoin d'améliorer la capacité du réseau afin d'absorber l'accroissement du trafic dans la région Hauts-de-France (+ 33 % de trafic fluvial constaté par Voies navigables de France sur le périmètre de la région Nord-Pas-de-Calais sur la période 2004-2013, suivi d'une stabilisation des trafics sur 2013-2018 compte tenu notamment d'une mauvaise campagne céréalière en 2016-2017). Cependant, le mode routier concentre encore 85 % des trafics de marchandises dans cette région, occasionnant de nombreuses externalités négatives et notamment des problèmes de congestion et de pollutions.

La navigation sur la Lys mitoyenne, conjointement avec l'écluse du Quesnoy-sur-Deûle au Sud de ce tronçon, représente actuellement l'un des principaux goulets d'étranglement de l'axe Seine-Escaut.

En effet, la Lys mitoyenne est au gabarit IV tandis que les itinéraires amont et aval sont à un gabarit V. L'écluse du Quesnoy-sur-Deûle (qui n'est pas traitée dans la convention mais dont le projet d'aménagement fait l'objet d'une analyse socio-économique conjointe) est également limitante sur l'itinéraire car elle ne dispose que d'un sas de 110 m de long ; elle ne permet pas le passage des grands rhénans de nouvelle génération (bateaux d'une longueur de 135 m.) et des doubles convois poussés de 185 m., et pose également des difficultés en matière de temps de passage et de temps d'attente pour les usagers .

Selon les données recueillies par Voies navigables de France en préparation du dossier d'enquête publique relatif à l'aménagement de la Lys mitoyenne⁸, le trafic fluvial sur la Lys mitoyenne est de 5 millions de tonnes en 2014, soit l'équivalent de 330 000 camions (sur la base d'un chargement moyen de 15 t). Ce trafic est majoritairement constitué de trafic de transit et les principales marchandises transportées sur ces sections sont des produits agricoles (25 % en 2014) et des matériaux de constructions (20 % en 2014). Les autres marchandises représentent de 3 à 10 % du trafic. La capacité théorique de cet axe est de 8 millions de tonnes par an mais les variations saisonnières des trafics conduisent occasionnellement à des situations de saturation : ainsi, pour un trafic moyen de 35 bateaux par jour, on constate aux pointes de fréquentation jusqu'à 80 passages de bateaux par jour, 10 jours par an.

⁶ Les voies navigables intérieures d'Europe ont été classifiées selon leurs dimensions et leurs capacités à accueillir des bateaux en huit classes CEMT. Le choix des classes a été organisé par la Conférence européenne des ministres des Transports (la CEMT). La classe IV comprend les bateaux d'une longueur maximale de 85 mètres, une largeur maximale de 9,5 mètres.

⁷ La constitution belge attribue aux régions flamande et wallonne la capacité de conclure un traité international avec la France en ce qui concerne les travaux publics et le transport, notamment « les voies hydrauliques et leurs dépendances ». En revanche, la protection des crues est une compétence fédérale et n'est donc pas traitée dans la présente convention conclue avec les régions flamande et wallonne.

⁸ Enquête publique unique du 15 octobre à 16 novembre 2018 : <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Enquete-Publique-Unique-portant-sur-le-recalibrage-de-la-Lys-Mitoyenne>, voir les pièces 5 (étude d'impact) et 8 (annexe 2 : études socio-économiques)

II – Historique des négociations

Dès 2004, la décision n° 884/2004/CE « Bradbourn » du Parlement européen et du Conseil⁹ identifie la liaison Seine-Escaut comme l'un des trente projets prioritaires européens, incluant les aménagements à réaliser sur la Lys mitoyenne. Cela faisait suite au constat partagé par les autorités publiques françaises et belges d'un besoin d'aménagement à grand gabarit de cette liaison fluviale, et a conduit à faire de l'aménagement de la Lys mitoyenne une opération emblématique du projet de liaison Seine-Escaut : il s'agit en effet de l'unique tronçon impliquant les trois gestionnaires français, flamand et wallon.

Le projet d'aménagement a ainsi été inclus dans la candidature commune des trois Parties aux appels à projets européens dans le cadre du Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe 2014-2020.

Concomitamment, au cours de l'année 2015, les trois Parties ont initié des négociations, en s'appuyant sur la CIG Seine-Escaut, qui réunit les mêmes Parties, et sur le GEIE Seine-Escaut qui réunit les gestionnaires d'infrastructures de ces parties.

Ces échanges ont abouti à la signature de la présente convention à Bruxelles le 19 novembre 2018, à l'occasion de la visite d'Etat du Président de la République française au Royaume de Belgique.

III – Objectifs de la convention

La convention contribue à mettre en œuvre une politique de transports fluviale concertée à l'échelle de la liaison Seine-Escaut. Elle répond aux besoins de déplacements identifiés sur la Lys tout en s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

Son principal objet est de poser les bases du cofinancement et de la réalisation d'aménagements d'infrastructures de la Lys mitoyenne (engagements réciproques de la République française, de la région wallonne et de la région flamande), nécessaires à la mise à gabarit de la voie d'eau de façon à répondre de manière proportionnée à l'accroissement prévisible de la demande de transports entre les deux pays au cours de la prochaine décennie¹⁰.

En s'inscrivant au sein du projet de liaison Seine-Escaut, cette convention participe à la réalisation d'un réseau de voies navigables à grand gabarit dans la région Nord-Ouest de l'Europe et contribuera ainsi au report modal.

Elle prévoit la nature des travaux à réaliser, la répartition géographique de la maîtrise d'ouvrage, qui ne correspond pas à la délimitation des territoires des Parties, les clés de financement des travaux faisant l'objet de financements croisés ainsi que l'organisation en matière de procédures administratives, d'acquisitions d'emprises et de gestion des déchets. Pour chaque Partie, la maîtrise d'ouvrage est confiée au gestionnaire d'infrastructure compétent en matière fluviale¹¹.

⁹ <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/cfd1dc3e-27de-4c58-b64d-5e20e87492d5/language-fr>

¹⁰ de manière à permettre le passage de convois fluviaux de classe Va à double-sens et Vb en alternat, au lieu de convois de classe IV dans la configuration actuelle

¹¹ Voies navigables de France pour la Partie française

Elle fixe également le cadre général pour l'entretien et l'exploitation de la voie navigable et notamment la répartition géographique, l'attribution des compétences (missions déléguées à leurs gestionnaires d'infrastructures respectifs), et son financement. Les modalités de mise en œuvre de la présente convention en ce qui concerne les travaux d'aménagement et en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation seront fixées respectivement par une convention d'exécution entre les trois maîtres d'ouvrages et une convention d'entretien et d'exploitation entre les trois exploitants¹².

Elle étend les missions de la Commission intergouvernementale (CIG) pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut au suivi de l'exécution des travaux et de l'application de la bonne application de la convention.

Si cette convention ne fait pas mention d'un calendrier de réalisation, la planification du projet envisagée par les maîtres d'ouvrage est la suivante :

- s'agissant de la section sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France, le recalibrage et les mesures environnementales pourraient être réalisés entre septembre 2019 jusqu'à fin 2022, tandis que les travaux de dragage pourraient être prévus entre 2022 et 2025 ;

- le maître d'ouvrage wallon, le Service public de Wallonie, qui doit réaliser notamment un nouveau chenal, un chemin de service et les mesures environnementales, prévoit l'achèvement des travaux mi-2022 ;

- enfin, en troisième section, le maître d'ouvrage flamand, De Vlaamse Waterweg, poursuivra l'aménagement de la traversée de Wervicq entre 2020 et 2021, l'échelle à poissons de Menin entre 2022-2023 et le recalibrage et le bassin de virement de Bousbecque entre 2024 et 2027.

Ainsi, l'objectif fonctionnel de passage des bateaux de gabarit CEMT Vb doit être atteint en 2027, conformément au calendrier figurant dans la décision d'exécution Seine Escaut précitée.

IV – Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord ou convention

Outre des conséquences juridiques, la convention a pour effet essentiel la réalisation de l'opération d'aménagement de la Lys mitoyenne, qui a des conséquences financières, économiques et environnementales.

En application des articles L. 1511-1 et suivants du code des transports¹³, cette opération fait l'objet d'une évaluation qui est jointe au dossier d'enquête publique du projet. Cette évaluation est conduite sur la base de critères homogènes à l'ensemble des grands projets d'infrastructure. En pratique, ces critères homogènes sont définis par l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2004 relative à l'évaluation des projets de transport, complétée d'une note technique et de fiches outils, consultables sur la page internet¹⁴ que le ministère de la transition écologique et solidaire consacre à cette évaluation à destination des maîtres d'ouvrage.

¹² En pratique, pour chaque Partie, l'exploitant de la voie navigable est également le maître d'ouvrage des travaux d'aménagements : Voies navigables de France, Service public de Wallonie et De Vlaamse Waterweg en Flandre.

¹³ [Extrait du code des transports.](#)

¹⁴ <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>

Les conséquences économiques et environnementales de l'opération d'aménagement de la Lys mitoyenne décrites ci-dessous sont donc déterminées en fonction du cadrage commun à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport, et décrites dans le dossier d'enquête publique de cette opération, consultable sur le site internet de la préfecture des Hauts-de-France¹⁵.

a - Conséquences économiques

L'ensemble des aménagements de la liaison fluviale Seine-Escaut visent à favoriser la compétitivité du secteur fluvial et le report modal de la voie d'eau.

Le projet d'aménagement de la Lys mitoyenne a fait l'objet d'études socio-économiques détaillées au titre de l'évaluation des projets de transport, et consultables dans le dossier d'enquête publique précité (annexe 2 de la pièce 8).

Compte tenu des fortes synergies entre la réalisation du canal Seine-Nord Europe et l'aménagement de la Lys mitoyenne, deux variantes de scénario ont été considérées, avec ou sans la réalisation de ce canal. Le « scénario projet » correspond à la réalisation des infrastructures considérées en plus du scénario de référence, soit le recalibrage de la Lys mitoyenne, mais également l'aménagement de l'écluse du Quesnoy-sur-Deûle, qui appartient au même itinéraire et constitue également un goulet d'étranglement pour le passage des bateaux à grand gabarit. L'allongement ou le doublement de cette écluse ont été étudiés, sans être toutefois l'objet de cette convention.

Ainsi, les études du maître d'ouvrage mettent en évidence l'intérêt à de réaliser les deux opérations afin de dégager un intérêt socio-économique. Le recalibrage de la Lys mitoyenne combiné à l'aménagement du site de Quesnoy-sur-Deûle affiche une rentabilité de 7,5 %, démontrant la rentabilité socio-économique intrinsèque de ces deux opérations. Avec l'intégration de la réalisation du canal Seine-Nord Europe dans le scénario de référence, cette rentabilité passe à 10 % avec une valeur actualisée nette¹⁶ de 913 millions d'euros¹⁷.

Ces études socio-économiques ont également estimé les effets de ces projets sur le développement local. Les principaux effets identifiés sont l'amélioration de la compétitivité du mode fluvial voire la compétitivité portuaire pour le transport de marchandises du fait de l'augmentation capacitaire et de la réduction des coûts de la voie d'eau. Ainsi, les usagers du transport de marchandise constituent les principaux bénéficiaires économiques du projet. Des économies sont également constatées en coûts externes (accidents et congestion sur le mode routier principalement). Le bilan est négatif pour la puissance publique et pour les gestionnaires d'infrastructures routières compte tenu des moindres recettes commerciales et fiscales (TICPE) collectées.

¹⁵ Enquête publique unique du 15 octobre à 16 novembre 2018 : <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Enquete-Publique-Unique-portant-sur-le-recalibrage-de-la-Lys-Mitoyenne>, voir les pièces 5 (étude d'impact) et 8 (annexe 2 : études socio-économiques)

¹⁶ La valeur actualisée nette (VAN) se calcule par différence entre les coûts et les bénéfices actualisés de toutes natures engendrés par l'opération pour les différents acteurs concernés. Cette valeur est actualisée au taux d'actualisation de 4,5 %.

¹⁷ Ces chiffres nécessitent néanmoins d'être mis à jour pour tenir compte de l'évolution des dates cibles de réalisation des projets et notamment celle du canal Seine-Nord Europe, dont la réalisation est désormais prévue en 2028. Des révisions des études de trafic à l'échelle du projet Seine-Escaut seront réalisées en préparation des appels à projets de la prochaine période du mécanisme d'interconnexion pour l'Europe et permettront de mettre à jour le bilan socio-économique des projets de la liaison.

Par rapport à la situation de référence, la création nette d'emplois liée à la construction de l'infrastructure est estimée entre 184 et 435 emplois par an, tandis que la création d'emplois liés à l'exploitation est estimée à environ 600 par an. De plus, la congestion routière devrait être réduite de 31 600 camions en 2030 et 90 500 camions en 2060 en scénario projet.

Le Conseil d'orientation des infrastructures, dans son rapport du 1^{er} février 2018¹⁸, a indiqué être « convaincu de l'intérêt intrinsèque du projet de la Lys mitoyenne, que la perspective de réalisation du canal Seine-Nord Europe ne peut que renforcer. Sur ces bases, au regard de l'état d'avancement du projet [...], il recommande de prévoir l'engagement des travaux sur la période 2018-2022. »

b - Conséquences financières

Le coût total de l'ensemble de cette opération transfrontalière est estimé par les maîtres d'ouvrage à 140 M€ toutes taxes comprises (TTC)¹⁹.

La répartition financière entre les maîtrises d'ouvrage découle de l'application des principes exposés dans la convention.

Ainsi, le financement de certains travaux est confié exclusivement à une Partie (c'est le cas notamment des travaux avec un fort enjeu environnemental, dont les coûts dépendent de la réglementation applicable selon les territoires, ainsi que des aménagements fonciers).

D'autres travaux sont cofinancés par les Parties : dans ce cas, le principe appliqué est que chaque Partie contribue au financement du projet à hauteur de la part de kilomètre-linéaire de berges de la Lys mitoyenne incluses dans son territoire. Ainsi, la France finance à hauteur de 48 % les travaux cofinancés, en cohérence avec le fait que la rive droite de la Lys mitoyenne correspond approximativement au territoire français (en pratique, suite aux aménagements passés, le tracé de la Lys mitoyenne s'écarte souvent de la frontière, ce qui explique l'écart avec le taux de 50 %).

Au total, le montant estimé de la Partie française s'élève à 59 M€ TTC, de la Partie wallonne à 36 M€ TTC et de la partie flamande 45 M€ TTC.

Ces montants devront être inscrits dans une convention entre Voies navigables de France, De Vlaamse Waterweg (Flandre) et le Service public de Wallonie, une fois la présente convention entrée en vigueur.

De plus, des co-financements européens ont été obtenus sur ce projet à hauteur de 40 % des montants des travaux hors taxes (HT) et de 50 % des montants des études HT dans le cadre du programme MIE 2014-2020, qui viennent en déduction des montants indiqués.

¹⁸ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf

¹⁹ La TVA applicable est de 20 % pour les travaux réalisés en France et de 21 % pour les travaux réalisés en Belgique (quelle que soit la section, quel que soit le maître d'ouvrage). Par simplification, le taux de TVA appliqué ici est de 21 % pour tous les travaux.

La région des Hauts-de-France soutient ce projet inscrit au contrat de plan Etat - région 2015-2020²⁰, à hauteur de 20,25 M€.

A la lumière de ces éléments, si l'Union européenne poursuit ses subventions au projet au-delà de la période de cofinancement actuelle à hauteur des mêmes taux de soutien de 40 % des montants HT, et si la région Hauts-de-France prolonge son soutien au projet au-delà de l'actuel contrat de plan Etat-Région, **le reste à charge pour l'État et son opérateur Voies navigables de France s'élèverait à 12 M€ environ**. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France est susceptible d'apporter un soutien financier à Voies navigables de France pour la mise en œuvre de la part française de ce projet d'aménagement.

c - Conséquences juridiques :

- Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes

La présente convention s'inscrit dans la lignée des engagements pris par la France avec la Belgique via la convention entre le Gouvernement de la République française et le Royaume de Belgique du 3 février 1982 relative au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre la France et la Belgique.

Plus précisément, l'article 22 de la présente convention prévoit que ses engagements se substituent à ceux de la convention du 3 février 1982, à l'exception des articles 3.3, 7, 8 et 10. Cet article comporte l'utilisation du vocable « substitution » sans viser les articles de la convention de 1982 relevant du champ de compétence fédérale belge (les articles 3.3, 7, 8 et 10). Ainsi, la convention de 1982 n'est pas abrogée dans son ensemble mais subsiste sur les domaines de compétence fédérale belge.

- Articulation avec le droit européen

Les compétences de l'Union européenne sont définies par les traités européens (articles 2 à 6 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne –TFUE). Les transports et les réseaux transeuropéens sont une compétence partagée entre l'Union européenne et les États membres (cf. article 4 TFUE²¹).

Dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020, programme finançant les infrastructures de transport, l'Union européenne a adopté une politique qui vise à relier le continent d'est en ouest et du nord au sud.

La présente convention s'inscrit dans le cadre de cette politique. Le projet d'aménagement de la Lys mitoyenne s'inscrit dans le projet de liaison fluviale européenne Seine-Escaut qui est identifiée sur la liste des « projets prioritaires » du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), au sein du corridor Mer du Nord-Méditerranée²².

²⁰ <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/Grands-dossiers/Contrat-de-plan-Etat-region/Contrat-de-plan-Etat-region-Nord-Pas-de-Calais-2015-2020/>

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:326:FULL&from=FR>

²² https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/north-sea-mediterranean_en

- Articulation avec le droit interne

L'accord ne nécessite pas d'adaptation du droit français.

d - Conséquences environnementales

Cette convention contribue à mettre en œuvre une politique de transports répondant aux objectifs de développement durable, tels que définis par exemple à l'agenda 2030 des Nations unies²³. En cas de capacité de la voie insuffisante, les temps de navigation croissent en proportion de leur temps d'attente aux écluses, générant notamment des risques de report de trafic sur d'autres modes de transport.

Le gain énergétique induit par la diminution de la circulation routière (effet de serre et pollution atmosphérique) permet un gain environnemental : les émissions unitaires de CO₂ des transports de marchandises sont situées entre 21,5 et 44,3 CO₂/t.km selon le type de bateau, tandis que celles des poids lourds sont de l'ordre de 79 CO₂/t.km.

Par ailleurs, le report du transport routier vers le transport fluvial aura un effet positif sur la réduction des embouteillages, entraînant des émissions plus faibles des poids lourds et des autres véhicules.

La réalisation de ces aménagements aura des impacts sur l'environnement au sens du cadre réglementaire IOTA²⁴ (« loi sur l'eau ») et des espèces protégées²⁵. Dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser », ces impacts, s'agissant du territoire français, sont intégrés dans l'étude d'impact du maître d'ouvrage Voies navigables de France, consultable au titre du dossier d'enquête publique unique précité, pièce 5. La pièce 2 du même dossier précise également le cadre réglementaire applicable. Par ailleurs, cette étude d'impact vaut évaluation des incidences des opérations sur les sites Natura 2000²⁶.

L'Autorité environnementale, consultée dans le cadre de l'autorisation unique environnementale a, dans son avis 2017-62 du 25 octobre 2017²⁷, souligné les principaux enjeux environnementaux du projet :

- le report vers un mode de transport de marchandises susceptible de minimiser les effets négatifs de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre ;
- les milieux naturels aquatiques et humides associés au lit de la Lys, ses berges et ses milieux connexes ;

²³ Voir par exemple le site du ministère de la transition écologique et solidaire : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/ODD>

²⁴ Articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement. Il relève des rubriques 3.1.2.0 (modification des profils en long et en travers), 3.1.4.0 (protection de berges), 3.1.5.0 (frayères), 3.2.1.0 (entretien de canaux et cours d'eau) et 3.3.1.0 (assèchement de zones humides).

²⁵ Articles L. 411-2 du code de l'environnement

²⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire.

²⁷ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/171025_-_recalibrage_de_la_lyc_mitoyenne_59_-_delibere_cle5996b3.pdf

- la qualité des importantes quantités de sédiments et de terres de berges extraits lors des opérations de dragage et leur gestion ;
- le régime hydraulique de la Lys et des nappes associées et, en corollaire, les conséquences pour le risque d'inondation et la qualité de l'eau.

Le projet d'aménagement de la Lys mitoyenne, dans sa partie sur le territoire français, a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 21 mai 2019²⁸.

V – État des signatures et ratifications

La convention a été signée le 19 novembre 2018. Elle est actuellement en cours d'approbation par les trois Parties.

La convention entrera en vigueur dès réception de la dernière notification d'approbation entre les Parties.

VI – Déclarations ou réserves

Sans objet.

²⁸ http://www.nord.gouv.fr/content/download/61006/385568/file/DUP_Lys_mitoyenne.pdf