

N° 639

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2019-2020

Enregistré à la Présidence du Sénat le 15 juillet 2020

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi (procédure accélérée) 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,***

Par M. Jean-Noël GUÉRINI,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Christian Cambon, *président* ; MM. Pascal Allizard, Bernard Cazeau, Olivier Cigolotti, Robert del Picchia, Jean-Noël Guérini, Joël Guerriau, Pierre Laurent, Cédric Perrin, Gilbert Roger, Jean-Marc Todeschini, *vice-présidents* ; Mme Joëlle Garriaud-Maylam, M. Philippe Paul, Mme Marie-Françoise Perol-Dumont, M. Olivier Cadic, *secrétaires* ; MM. Jean-Marie Bockel, Gilbert Bouchet, Michel Boutant, Alain Cazabonne, Pierre Charon, Mme Hélène Conway-Mouret, MM. Édouard Courtial, René Danesi, Gilbert-Luc Devinaz, Jean-Paul Émorine, Bernard Fournier, Mme Sylvie Goy-Chavent, MM. Jean-Pierre Grand, Claude Haut, Mme Gisèle Jourda, MM. Jean-Louis Lagourgue, Robert Laufoaulu, Ronan Le Gleut, Jacques Le Nay, Rachel Mazuir, François Patriat, Gérard Poadja, Ladislav Poniatowski, Mmes Christine Prunaud, Isabelle Raimond-Pavero, MM. Stéphane Ravier, Hugues Saury, Bruno Sido, Rachid Temal, Raymond Vall, André Vallini, Yannick Vaugrenard, Jean-Pierre Vial, Richard Yung.

Voir les numéros :

Sénat : 222 et 640 (2019-2020)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : LE CADRE CONVENTIONNEL DE L'AMÉNAGEMENT DE LA LYS MITOYENNE.....	7
I. UN AMÉNAGEMENT EMBLÉMATIQUE DE LA LIAISON FLUVIALE À GRAND GABARIT SEINE-ESCAUT.....	7
II. LA MISE À GRAND GABARIT DE LA LYS MITOYENNE.....	8
A. LE FRUIT D'UNE COOPÉRATION FRANCO-BELGE DENSE EN MATIÈRE DE TRANSPORT FLUVIAL	8
B. LES TRAVAUX DE MISE AU GRAND GABARIT	10
C. LE FINANCEMENT DES TRAVAUX	12
D. LE MAÎTRE D'OUVRAGE FRANÇAIS PAR DÉLÉGATION : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF).....	13
SECONDE PARTIE : LES STIPULATIONS.....	15
I. LA DÉFINITION D'UN CADRE GÉNÉRAL DES ENGAGEMENTS RÉCIPROQUES DES PARTIES.....	15
II. LES TRAVAUX, L'EXPLOITATION ET LE FINANCEMENT	16
A. LES TRAVAUX COFINANCÉS PAR LES PARTIES ET LA CLÉ DE RÉPARTITION...16	
B. LES TRAVAUX FINANCÉS EXCLUSIVEMENT PAR CHACUNE DES PARTIES	17
C. L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DE LA LYS MITOYENNE.....	17
D. LA GESTION DES DÉCHETS RÉSULTANT DES TRAVAUX	18
III. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE : RÉPARTITION ET DÉLÉGATION	18
IV. LE RÈGLEMENT DES LITIGES ET LES DISPOSITIONS FINALES	18
CONCLUSION	21
EXAMEN EN COMMISSION.....	23
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	25
ANNEXE.....	27

Mesdames, Messieurs,

Le Sénat est saisi du projet de loi n° 222 (2019-2020) 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.

Cette convention vient se substituer à une première convention franco-belge de 1982 relative à l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deûlémont et Menin, qui avait permis la mise au gabarit actuel - CEMT IV - de cette voie d'eau d'environ 16,5 km sur le territoire français et les territoires wallon et flamand en Belgique.

Elle a pour objet de fixer le cadre général des engagements réciproques des parties pour l'aménagement de cette section de la Lys mitoyenne, en prévoyant notamment la nature des travaux à réaliser, la répartition géographique de la maîtrise d'ouvrage, les financements des travaux ainsi que l'organisation en matière de procédures administratives, d'acquisitions d'emprises et de gestion des déchets. La convention organise en outre l'exploitation et l'entretien de cette voie navigable.

Le projet d'aménagement consiste en la mise à grand gabarit - CEMT V - de cette section de la Lys mitoyenne de façon à garantir la navigation en alternat des convois poussés de la classe européenne CEMT Vb ainsi que la navigation à double sens, d'unités de classe européenne CEMT Va. Ces travaux d'approfondissement et d'élargissement de la voie navigable ainsi que les mesures environnementales d'accompagnement devront être achevés fin 2027. Pour La France, la maîtrise d'ouvrage est confiée à l'établissement public administratif Voies Navigables de France (VNF), qui est le gestionnaire d'infrastructures compétent en matière fluviale.

Cette convention s'inscrit dans le travail en commun de la France et des régions wallonne et flamande pour la réalisation du réseau transeuropéen de transports et du corridor « Mer du Nord - Méditerranée », en particulier la liaison fluviale européenne Seine-Escaut, qui en est le projet prioritaire depuis 2004 et qui bénéficie, à ce titre, de financements européens à hauteur de 634 millions d'euros.

Le projet fluvial européen Seine-Escaut vise à supprimer les goulets d'étranglement or cette section de la Lys mitoyenne constitue actuellement l'un des principaux goulets d'étranglement de cet axe, en raison de la présence de sections de plus grand gabarit - gabarit V - à l'amont comme à l'aval. La décision d'exécution de la Commission européenne (UE)

2019/1118 du 27 juin 2019 fixe un échéancier précis des opérations de la liaison Seine-Escaut qui doivent s'achever en décembre 2030.

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a adopté ce projet de loi, dont le Sénat est saisi en premier. Cette convention va permettre en effet de favoriser la compétitivité du secteur fluvial et le report modal de la voie d'eau. En effet, le transport fluvial est le mode de transport le plus capacitaire - un convoi fluvial de 5 000 t (180 m de long) équivaut à 250 camions ou à 4 trains -, le plus économique à la tonne transportée avec un prix trois ou quatre fois moindre que le transport routier - et le moins polluant - cinq fois moins émetteur de CO2 que le transport routier -.

PREMIÈRE PARTIE : LE CADRE CONVENTIONNEL DE L'AMÉNAGEMENT DE LA LYS MITOYENNE

I. UN AMÉNAGEMENT EMBLÉMATIQUE DE LA LIAISON FLUVIALE À GRAND GABARIT SEINE-ESCAUT

Le projet d'aménagement de la Lys mitoyenne s'inscrit dans la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut, classée dès 2004 comme l'un des trente projets prioritaires européens.

La liaison Seine-Escaut, longue de 1 100 km, a pour objet d'intégrer les voies navigables à grand gabarit de la Belgique et des Hauts-de-France au sein d'un axe structurant Nord-Sud, en reliant la Seine, par une voie navigable continue à grand gabarit, au bassin de l'Escaut ainsi qu'à d'autres grands bassins fluviaux européens tels que le Rhin et la Meuse. La construction à venir du canal Seine-Nord Europe, section fluviale à grand gabarit de 107 km, en constituera un élément essentiel. Cet important projet de développement logistique et fluvial permettra également de connecter entre eux les principaux centres industriels, logistiques et commerciaux, les zones de production, les grandes agglomérations ainsi que les grands ports de la Manche et de la Mer du Nord - Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anvers et Gand - et leur hinterland.

La liaison Seine-Escaut s'inscrit dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) qui est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne, dont l'objectif principal est de réduire les engorgements et d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres afin de créer une seule zone européenne de transport. Ce programme repose notamment sur le développement d'ici à 2030 de neuf corridors du réseau central qui sont des instruments multimodaux, transfrontaliers visant à supprimer des goulets d'étranglement, à moderniser les infrastructures et à faciliter les flux transfrontaliers de personnes et de marchandises à travers l'Union européenne.

La liaison Seine-Escaut est le projet prioritaire du corridor de réseau central « Mer du Nord-Méditerranée » et 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, en réponse à une candidature commune de la France et des régions wallonne et flamande aux appels à projets européens. La consistance des opérations d'aménagement est fixée dans la décision d'exécution de la Commission européenne (UE) 2019/1118 du 27 juin 2019 qui fixe un échéancier précis des opérations de la liaison Seine-Escaut d'ici à décembre 2030. L'essentiel des

voies navigables concernées étant déjà en exploitation, la réalisation du projet est graduelle. De nombreux travaux sont déjà en cours, tant du côté belge que du côté français comme la traversée de Tournai en Wallonie ou encore la rénovation et l'allongement du second sas des écluses de Méricourt sur la Seine.

La Lys de gabarit IV constitue, avec l'Escaut, l'un des principaux axes transfrontaliers pour le transport fluvial de marchandises entre la France et la Belgique mais c'est aussi aujourd'hui l'un des principaux goulets d'étranglement de l'axe Seine-Escaut en raison de la présence de sections de plus grand gabarit – gabarit V- à l'amont comme à l'aval.

Son aménagement apparaît comme un élément central de la liaison Seine-Escaut car elle est appelée à assurer la liaison entre le canal Seine-Nord-Europe à réaliser et les ports de la mer du Nord. Elle permettra notamment de connecter l'agglomération lilloise avec l'agglomération de Gand, tout en offrant une alternative à l'Escaut, permettant le contournement de la ville de Gand.

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 fluvial dans la région des Hauts-de-France.

Selon les données recueillies par Voies Navigables de France, en préparation du dossier d'enquête publique relatif à l'aménagement de la Lys mitoyenne, le trafic fluvial sur la Lys mitoyenne était de 5 millions de tonnes en 2014 (dont 25 % de produits agricoles et 20 % de matériaux de constructions), soit l'équivalent de 330 000 camions sur la base d'un chargement moyen de 15 tonnes. Sur la période 2004-2013, le trafic fluvial dans le périmètre Nord-Pas-de-Calais avait crû de +33 %. La capacité théorique de cet axe est de 8 millions de tonnes par an mais les variations saisonnières des trafics conduisent dix jours par an à des situations de saturation lorsque le trafic moyen passe de 35 bateaux par jour à 80 bateaux par jour.

II. LA MISE À GRAND GABARIT DE LA LYS MITOYENNE

A. LE FRUIT D'UNE COOPÉRATION FRANCO-BELGE DENSE EN MATIÈRE DE TRANSPORT FLUVIAL

La mise au gabarit actuel de la Lys mitoyenne avait déjà fait l'objet d'une convention internationale entre la France et la Belgique au sujet de l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deûlémont et Menin, signée à Bruxelles, le 3 février 1982. Il s'agissait d'aménager la Lys mitoyenne afin de permettre la navigation de bateaux ou de convois de 1 350 tonnes – la classe de gabarit européen CEMT IV – et de faciliter l'évacuation des eaux de crue.

À cette fin, la convention de 1982 décrivait les travaux, la répartition des travaux et des opérations ainsi que de l'entretien et de l'exploitation des ouvrages entre les deux États. Pour le reste, la convention avait trait au règlement des dommages et avait institué une commission franco-belge en vue de suivre l'exécution des travaux et de veiller à la bonne application de cette convention.

La présente convention internationale d'aménagement de la Lys est d'ailleurs destinée à se substituer à la convention de 1982, à l'exception des quatre articles de cette dernière qui entrent dans le champ de compétence fédérale. Ces articles traitent respectivement de la remise à l'autre État des biens immobiliers pour les travaux dont ce dernier a la charge (article 3.3), des questions douanières et fiscales (article 7), des droits d'accès sur les chantiers et ouvrages sur le territoire de l'autre État (article 8) – ces deux articles apparaissant par ailleurs datés compte tenu de la poursuite de la construction européenne intervenue depuis pour mettre en œuvre la liberté de circulation des personnes et des biens – et enfin des mesures afin de sauvegarder les intérêts des riverains (article 10).

La coopération transfrontalière fonctionne à deux niveaux dans la mesure où le transport fluvial et l'exploitation des voies navigables sont des compétences décentralisées en Belgique.

Au niveau institutionnel, la coopération entre le Gouvernement français et les Gouvernements des régions de Flandre et de Wallonie, se fait dans le cadre de la Commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, (« 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 2009.

Au niveau des quatre gestionnaires d'infrastructures et maîtres d'ouvrage, soit entre Voies navigables de France et la Société du Canal Seine-Nord Europe pour la France, le service public de Wallonie et les voies navigables flamandes (De Vlaamse Waterweg), la coopération se fait via le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE) « Seine-Escaut », créé le 26 mars 2010, en vue de permettre la coordination effective de la préparation et de la réalisation du projet, sous le contrôle du CIG Seine-Escaut.

Outre la coordination du programme d'investissements lié au projet Seine-Escaut, les compétences de ces structures s'étendent aux questions d'harmonisation de la tarification et de la gestion du trafic.

Selon les informations transmises par les services du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (MEAE)¹, la CIG Seine-Escaut se réunit généralement quatre fois par an, en alternance entre la France et la Belgique. La délégation française est composée de quatre membres représentant les ministères en charge des transports, des affaires européennes et du budget.

¹ Réponses du Gouvernement aux questions de la commission.

La région flamande est représentée par trois membres pour son Gouvernement et la région wallonne également par trois membres pour son Gouvernement. La présidence est assurée à tour de rôle par chaque délégation pour une durée d'un an. Les gestionnaires d'infrastructures et maîtres d'ouvrage sont systématiquement présents aux réunions, dont le GEIE Seine-Escaut assure le secrétariat. Le GEIE se réunit quant à lui une dizaine de fois par an.

La préparation de l'opération d'aménagement de la Lys mitoyenne, objet de la présente convention internationale, est un exemple des effets de la coopération transfrontalière au sein de ces différents organes, puisque la répartition des procédures, des travaux et de l'exploitation future a fait l'objet d'un travail très précis dans ce cadre. Une des tâches principales du GEIE Seine-Escaut, sous la supervision de la CIG, réside également dans la préparation et le suivi des appels à projets européens. Ainsi, en 2015, ces organes ont préparé la candidature commune de la France, de la Wallonie et de la Flandre du projet Seine-Escaut, qui a été retenu par l'Europe pour un montant de subventions total de 980 M€ sur la période 2014-2020. La convention de financement signée par la suite avec l'Union européenne nécessite un reporting très précis des dépenses encourues au titre du projet : c'est également le GEIE qui en assure la coordination.

Par ailleurs, la présente convention internationale étend les missions de la CIG Seine-Escaut pour lui confier le suivi de la réalisation de l'opération de la Lys mitoyenne (article 17). Ce choix apparaît évident dans la mesure où cette CIG est l'organe de référence pour la coopération entre les trois territoires intéressés en matière d'infrastructures de voies navigables et qu'elle implique de manière très étroite les gestionnaires d'infrastructures concernés. Cette mission de supervision ne remplacera pas les échanges directs et opérationnels qui se tiendront, tout au long de l'opération, entre les trois gestionnaires, dans le cadre qui sera défini par la convention d'exécution prévue à l'article 15.

B. LES TRAVAUX DE MISE AU GRAND GABARIT

Le projet d'aménagement de la Lys mitoyenne entre la confluence de la Deûle à Deûlémont (France) et le pont de Menin, qui relie Halluin (France) et Menin (Belgique) a pour objectif la mise à grand gabarit de cette voie d'eau - un linéaire d'environ 16,5 km sur le territoire français et les territoires wallon et flamand en Belgique - de façon à garantir la navigation en alternat des convois poussés de la classe européenne CEMT Vb ainsi que la navigation à double sens, d'unités de classe européenne CEMT Va.

La classification européenne normalisée des bateaux (classification CEMT) figure dans le tableau ci-dessous :

Classe CEMT	Longueur [m]	Largeur [m]	Tirant d'eau [m]	Tonnage [t]
I	38,5	5,05	1,80-2,20	250-400
II	50-55	6,60	2,50	400-650
III	67-80	9,50	2,50	650-1000
IV	80-85	9,50	2,50	1000-1500
Va	95-110	11,40	2,50-4,50	1500-3000
Vb	172-185	11,40	2,50-4,50	3200-6000

Le projet d'aménagement de la Lys est divisé en trois sections avec trois maîtres d'ouvrage :

- la section 1 entre la confluence Deûle-Lys à l'amont de l'écluse de Comines : Voies navigables de France ;

- la section 2 de l'aval de l'écluse de Comines, y compris cette écluse, à la limite entre les communes de Comines et Wervik : le service public de Wallonie ;

- et la section 3 de la limite entre les communes de Comines et Wervik jusqu'à pont de Menin : De Vlaamse Waterweg NV.

Le projet d'aménagement de la Lys nécessite des travaux d'approfondissement du cours d'eau à 4,5 m et d'élargissement du chenal de navigation afin de permettre le passage de bateaux de 4 400 tonnes (classe Vb en alternat). Actuellement, la majeure partie de la Lys mitoyenne est à la classe de voie d'eau IV, qui permet une navigation dans les deux sens de bateaux jusqu'à 1 500 tonnes (85 m x 9,5 m pour un enfoncement de 2,50 m).

Selon Voies navigables de France (VNF)¹, il s'agit essentiellement de travaux de terrassement, de dragage et de reconstitution des berges :

- travaux de terrassement et dragage : environ 1,35 million de m³ de matériaux extraits ;

- travaux de défense de berges : environ 19 km de berges reconstitués.

Le projet prévoit également la création d'un bassin de virement ainsi que la création d'une zone de stationnement pour la gestion des alternats des grands navires et deux zones d'attentes pour alternat total, pour le passage du pont de Comines.

En tant que mesure d'accompagnement du projet, les sites de Comines et Menin seront également aménagés afin de permettre les franchissements piscicoles. Des aménagements urbains sur le bord du canal à

¹ Audition du 4 mars 2020.

Comines et Wervik, avec restauration du chemin de halage sont également prévus.

La planification du projet envisagée par les maîtres d'ouvrage est la suivante :

- s'agissant de la section 1 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 ;

- s'agissant de la section 2 sous maîtrise d'ouvrage du Service public de Wallonie, l'achèvement des travaux – un nouveau chenal, un chemin de service et les mesures environnementales – est prévu mi-2022 ;

- s'agissant de la section 3 sous maîtrise d'ouvrage de De Vlaamse Waterweg, l'aménagement de la traversée de Wervicq devait être réalisé 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.

Selon le calendrier figurant dans la décision d'exécution Seine Escaut précitée, la mise au gabarit de la Lys CEMT Vb (sens unique) et Va (double sens) doit être achevé d'ici à décembre 2027.

C. LE FINANCEMENT DES TRAVAUX

Le coût total de la mise à grand gabarit de la Lys mitoyenne est estimé à 140 millions d'euros.

Les articles 3, 4, 5 et 6 (voir détails *Infra*) décrivent le financement des travaux. Certains travaux sont cofinancés par les parties selon une clé de répartition fondée sur le principe 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. La France finance ainsi 48 % des travaux cofinancés. D'autres travaux sont financés exclusivement par chacune des trois parties parce qu'ils dépendent fortement de la réglementation applicable selon les territoires et/ou présentent de forts enjeux environnementaux.

Compte tenu des cofinancements croisés sur les trois sections, le coût pour la France est de 59 millions d'euros TTC, soit un total de 46 millions d'euros de dépenses de maîtrise d'ouvrage et de 25 millions d'euros de participation aux dépenses de maîtrise d'ouvrage belge dont il faut soustraire 12 millions d'euros de participations belges aux dépenses de maîtrise d'ouvrage française.

Les montants estimés des Parties Wallone et flamande s'élèvent respectivement à 36 millions d'euros TTC et à 45 millions d'euros TTC. Il est prévu d'inscrire ces montants dans une convention entre Voies navigables de France, de Vlaamse Waterweg (Flandre) et le service public de Wallonie.

Les cofinancements européens acquis s'élevaient à 5 millions d'euros tandis que la région des Hauts-de-France soutient ce projet inscrit au contrat de plan Etat - région 2015-2020, à hauteur de 20,25 millions d'euros. Après déduction de ces cofinancements acquis, et sans prendre en compte les estimations de cofinancement au-delà de 2022, le reste à charge pour l'Etat serait de 33 millions d'euros.

Au-delà de 2022, les cofinancements européens ne pourront être engagés par l'Europe que dans le cadre des appels à projets portant sur la période 2021-2027, soit au mieux en 2021 et un éventuel soutien de la Région des Hauts-de-France ne pourra être décidé que dans le cadre des discussions sur la future contractualisation Etat - Région en matière de mobilités, applicable à compter de 2023. Dans l'hypothèse d'un prolongement des taux de soutien actuels de ces acteurs, le reste à charge pour l'Etat serait de 12 millions d'euros.

Selon les informations transmises par les services du MEAE¹, la participation de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est désormais assurée, puisque celle-ci a inscrit un montant d'autorisations d'engagement de 12 millions d'euros pour l'opération de la Lys mitoyenne dans son budget initial pour 2020, et a voté, lors de son conseil d'administration du 31 janvier 2020, en faveur d'une convention de financement correspondante en faveur de VNF.

D. LE MAÎTRE D'OUVRAGE FRANÇAIS PAR DÉLÉGATION: VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

Aux termes de l'article 8 de la présente convention, la partie française confie la maîtrise d'ouvrage à son gestionnaire d'infrastructure compétent dans le domaine public fluvial, à savoir Voies navigables de France.

VNF est un établissement public administratif créé par la loi du 24 janvier 2012. Il est né de la fusion des services de navigation - devenus aujourd'hui les directions territoriales - et de l'établissement public industriel et commercial VNF mis en place en 1991 suite à la relance de la politique fluviale décidée par Michel Rocard, alors Premier ministre.

VNF, qui emploie 4 300 agents dont 89 % d'agents publics, agit sur l'ensemble du territoire pour le fonctionnement et la promotion de la voie d'eau. Plus concrètement, VNF a la responsabilité de 6 700 km de réseau réparti en un réseau de fret « à grand gabarit » de 2 400 km desservant les pôles industriels et les grandes agglomérations vers les ports maritimes ou inversement et un réseau touristique « à petit gabarit » de 4 300 km. Sur ces deux réseaux complémentaires et connectés, VNF « entretient, régénère et modernise les ouvrages et domaines » afin de remplir les trois grandes

¹ Réponses du Gouvernement aux questions de la commission.

missions qui lui sont confiées : le développement de la logistique fluviale durable pour un renforcement de l'attractivité ; l'aménagement du territoire, notamment par le biais de l'économie touristique et la gestion globale de l'eau notamment pour en garantir les différents usages - eau potable, irrigation, activité industrielle -, pour lutter contre les inondations et le stress hydrique ainsi que pour préserver la biodiversité.

SECONDE PARTIE : LES STIPULATIONS

Aux termes du Préambule, la présente convention répond à la nécessité d'adapter la convention du 3 février 1982 entre la France et la Belgique relative à l'amélioration de la Lys mitoyenne entre Deûlémont et Menin. Elle s'inscrit dans le travail en commun des trois Parties pour la réalisation du réseau transeuropéen de transports et du corridor « Mer du Nord - Méditerranée », en particulier la liaison Seine-Escaut.

I. LA DÉFINITION D'UN CADRE GÉNÉRAL DES ENGAGEMENTS RÉCIPROQUES DES PARTIES

Cette convention a pour objet, décrit à l'article 1^{er}, la détermination du cadre général des engagements réciproques des parties pour l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de la Lys mitoyenne entre la commune de Deûlémont située en France et la commune de Menin située en Belgique.

Pour la mise en œuvre de la convention, le linéaire de la Lys mitoyenne est découpé en trois sections géographiques qui fixeront la répartition de l'aménagement et de l'exploitation de la rivière. Ces délimitations fixées pour des raisons pratiques ne correspondent pas aux frontières des territoires des Parties, si bien que chaque gestionnaire d'infrastructures est compétent sur un périmètre qui dépasse son territoire national.

Les trois sections sont définies comme suit et leur délimitation est présentée dans une carte présentée à l'annexe 1 de la convention :

a) la section 1 se compose de la Lys mitoyenne, côtés français et belge, entre la confluence Deûle-Lys à l'amont de l'écluse de Comines, quel que soit le territoire concerné (français ou wallon) ;

b) la section 2 se compose de la Lys mitoyenne, côtés français et belge, de l'aval de l'écluse de Comines, y compris cette écluse, à la limite entre les communes de Comines et Wervik, quel que soit le territoire concerné (français ou wallon) ;

c) la section 3 se compose de la Lys mitoyenne, côtés français et belge, de la limite entre les communes de Comines et Wervik jusqu'à pont de Menin, situé rue de Lille, quel que soit le territoire concerné (français ou flamand).

Selon l'article 2, cet aménagement a pour objectif la mise à grand gabarit de la voie d'eau de façon à garantir la navigation en alternat des

convois poussés de la classe européenne CEMT Vb ainsi que la navigation à double sens d'unités de classe européenne CEMT Va.

II. LES TRAVAUX, L'EXPLOITATION ET LE FINANCEMENT

À titre liminaire, il importe de noter que la présente convention sera complétée par une convention d'exécution prévue à l'article 15 qui précisera les modalités de mise en oeuvre de la présente convention entre les trois maîtres d'ouvrages, en ce qui concerne les travaux d'aménagement.

Aux termes de l'article 17, le suivi de l'exécution des travaux et de la bonne application de la présente convention est confié à la Commission intergouvernementale du projet Seine-Escaut dont les missions sont élargies à cette fin. On rappelle que cette commission est instituée par l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française, le Gouvernement de la région flamande de Belgique et le Gouvernement de la région wallonne de Belgique relatif à la création d'une commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, signées à Paris le 10 mars 2009, à Jambes le 7 avril 2009 et à Willebroek le 17 avril 2009.

A. LES TRAVAUX COFINANCÉS PAR LES PARTIES ET LA CLÉ DE RÉPARTITION

Les travaux de la mise à grand gabarit, qui font l'objet d'un cofinancement des parties, sont décrits de manière détaillée à l'article 3.

Outre les travaux proprement dits, sont également mentionnés la gestion des matériaux excédentaires issus des travaux notamment le transport, le dépotage, le traitement, la revalorisation ou l'élimination ainsi que l'aménagement technique des sites de stockage nécessaire au dépôt des matériaux excédentaires issus des travaux.

Le cofinancement des travaux se fait selon une clé de répartition propre à chaque section fixée à l'article 13 et qui s'applique pour toutes les dépenses, toutes taxes comprises :

a) la section 1, définie à l'article 1 paragraphe 2, est cofinancée à 50 % par la République française et à 50 % par la région wallonne ;

b) la section 2, définie à l'article 1 paragraphe 2, est cofinancée à 44 % par la République française et à 56 % par la région wallonne ;

c) la section 3, définie à l'article 1 paragraphe 2, est cofinancée à 48 % par la République française et à 52 % par la région flamande.

L'estimation du coût de l'opération à terminaison ainsi que les montants plafonds des participations financières de chacune des parties seront précisés dans une convention d'exécution prévue à l'article 15 qui sera

signée par les trois maîtres d'ouvrage - Voies navigables de France, le service public de Wallonie, De Vlaamse Waterweg NV, dans un délai de six mois à compter de l'entrée en vigueur de la convention.

B. LES TRAVAUX FINANCÉS EXCLUSIVEMENT PAR CHACUNE DES PARTIES

Les articles 4, 5 et 6 définissent les objectifs fonctionnels des travaux d'aménagement et leur consistance dont le financement incombe respectivement à la partie française, à la partie wallonne et à la partie flamande. Il s'agit notamment des travaux avec un fort enjeu environnemental dont les coûts dépendent de la réglementation applicable selon les territoires, ainsi que des aménagements fonciers.

Outre les travaux proprement dits, chaque partie doit financer les mesures compensatoires et d'accompagnement de l'aménagement de la Lys mitoyenne retenues en application des réglementations environnementales françaises et européennes ou qu'elle décide elle-même.

C. L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DE LA LYS MITOYENNE

L'article 11 répartit l'entretien et l'exploitation de la Lys mitoyenne entre les trois Parties. La charge du curage de la Lys mitoyenne est distribuée selon les sections de rivière, la section 1 relevant de la partie française, la section 2 de la région Wallonne et la section 3 de la région flamande. Les rives en revanche sont entretenues en cohérence avec les territoires des Parties. Les règles d'exploitation sur la Lys mitoyenne à l'exclusion des pouvoirs de police sont également réparties entre les parties.

L'article 12 précise que les missions d'entretien et d'exploitation sont confiées par chacune des parties à leurs gestionnaires d'infrastructures respectifs : Voies navigables de France pour la Partie française, le service public de Wallonie pour la région Wallonne et De Vlaamse Waterweg NV pour la région flamande.

Aux termes de l'article 14, chaque partie prend à sa charge les frais d'entretien et d'exploitation qu'elle encourt.

L'article 16 renvoie à une convention le soin de fixer les modalités d'entretien et d'exploitation de la Lys mitoyenne entre les trois exploitants qui sont également les maîtres d'ouvrage des travaux d'aménagement par délégation : Voies navigables de France, le service public de Wallonie, De Vlaamse Waterweg NV.

D. LA GESTION DES DÉCHETS RÉSULTANT DES TRAVAUX

Outre les travaux proprement dits, l'article 3 mentionne également la gestion des matériaux excédentaires issus des travaux, notamment le transport, le dépotage, le traitement, la revalorisation ou l'élimination ainsi que l'aménagement technique des sites de stockage nécessaire au dépôt des matériaux excédentaires issus des travaux.

Aux termes de l'article 18, chaque partie traite les déchets résultants des travaux dont elle a la charge suivant la réglementation applicable sur son territoire, elle-même conforme aux exigences de la réglementation européenne en la matière.

III. LA MAÎTRISE D'OUVRAGE : RÉPARTITION ET DÉLÉGATION

Les principes liés à maîtrise d'ouvrage de ces travaux sont fixés aux articles 7 à 10.

L'article 7 prévoit que la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement cofinancés par les parties est répartie en fonction des secteurs de la Lys mitoyenne définis à l'article 1^{er}. Chacune des parties a logiquement aussi la maîtrise d'ouvrage des travaux qu'elle finance exclusivement (voir articles 4,5 et 6).

L'article 8 organise la délégation de la maîtrise d'ouvrage en prévoyant que chaque partie confie la maîtrise d'ouvrage à son gestionnaire d'infrastructure compétent dans le domaine public fluvial : Voies navigables de France pour la Partie française, le service public de Wallonie pour la région Wallonne et De Vlaamse Waterweg NV pour la région flamande.

Aux termes des articles 9 et 10, les procédures règlementaires et les acquisitions des emprises nécessaires au projet à l'amiable ou par voie d'expropriation sont menées par chaque Partie sur son territoire au bénéfice des parties qui y réalisent des travaux. La remise des biens immobiliers à la partie concernée doit permettre à celle-ci d'éviter tout retard dans l'exécution des travaux.

IV. LE RÈGLEMENT DES LITIGES ET LES DISPOSITIONS FINALES

L'article 19 prévoit que les différends concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention sont réglés par voie de négociation et faute de parvenir à un résultat, par un tribunal arbitral conformément à la procédure d'arbitrage décrite à l'annexe 2 de la convention.

L'article 20 met en place une procédure de dénonciation. La convention prend fin six mois après la notification de la dénonciation par voie diplomatique.

L'article 21 liste les annexes de la présente convention.

L'article 22 indique que les dispositions de la présente convention se substituent à celles des dispositions de la convention susmentionnée du 3 février 1982 en ce qu'elles relèvent de la compétence des régions wallonne et flamande.

Enfin, l'article 23 prévoit que cette convention, conclue pour une durée indéterminée, entre en vigueur dès réception de la dernière notification d'approbation par les parties.

CONCLUSION

Après un examen attentif des stipulations de cet accord, **la commission a adopté ce 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.

Cette convention va permettre, en coopération avec la région flamande et la région wallonne, la mise à grand gabarit de cette section de la Lys mitoyenne qui est le principal goulot d'étranglement sur la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut appelée à desservir la région Nord-Ouest de l'Europe autour d'un axe Région des Hauts-de-France et Belgique.

Cet aménagement de la Lys mitoyenne d'ici à 2027 devrait ainsi apporter une réponse aux prévisions de la hausse des transports fluviaux entre la France et la Belgique, tout en favorisant le report modal et l'économie des territoires traversés.

Cette convention est actuellement en cours d'approbation par la région flamande et la région wallonne.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 15 juillet 2020, sous la présidence de M. Christian Cambon, président, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, a procédé à l'examen du rapport de M. Jean-Noël Guérini sur le projet de loi n° 222 (2019-2020) 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.

A l'issue de la présentation du rapporteur, un court débat s'est engagé.

M. Bruno Sido. – Je veux signaler un problème qu'il reste à traiter. À Compiègne, à la racine du futur canal Seine-Nord-Europe, il y a un pont classé sous lequel les barges qui ont plus de deux rangs de containers ne peuvent pas passer.

M. Edouard Courtial. – Etant sénateur de l'Oise, je me demande si le point évoqué par mon collègue n'est pas pris en compte par la mise à grand gabarit de l'Oise.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte à l'unanimité le rapport ainsi que le projet de loi.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Audition du mercredi 4 mars 2020

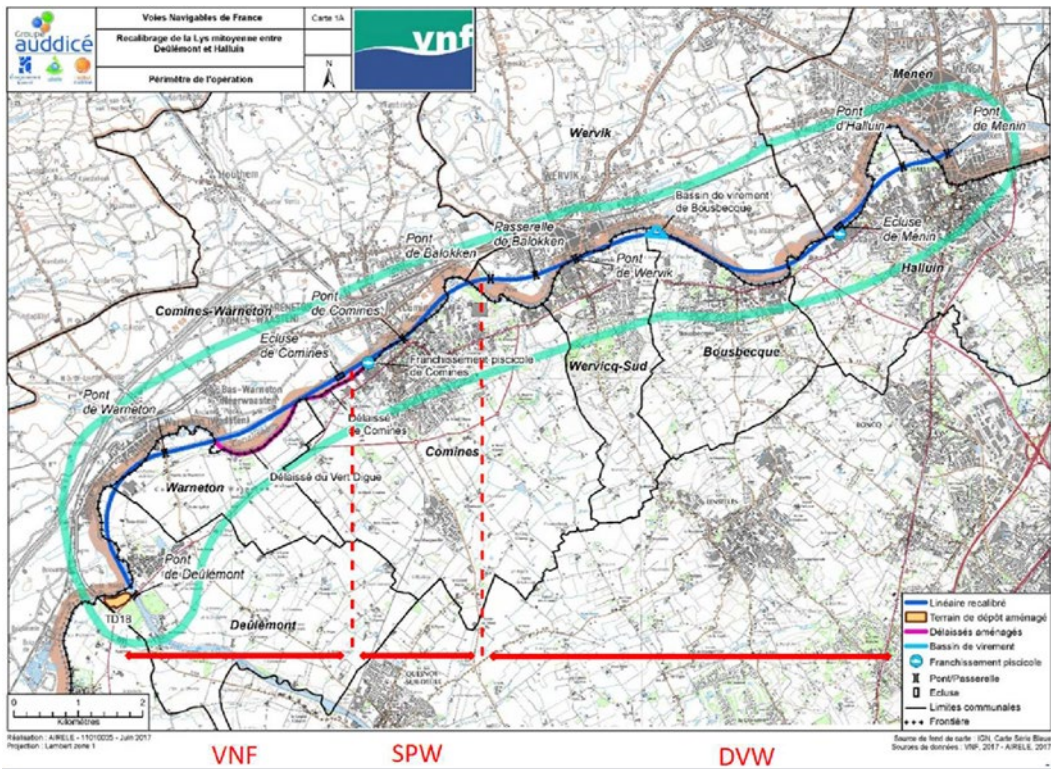
Voies Navigables de France :

- **M. Thierry Guimbaud**, Directeur général de Voies Navigables de France ;
- **Mme Isabelle Matikowski**, Directrice territoriale Nord-Pas-de-Calais ;
- **Mme Muriel Mournetas**, Responsable des relations institutionnelles.

ANNEXE



Source : Voies Navigables de France



Source : Voies Navigables de France