

Un projet pour faire entrer le transport fluvial français dans le 21^e siècle

Véritable autoroute fluviale, le canal Seine-Nord Europe a pour vocation de faciliter les échanges de marchandises entre la France et le reste de l'Europe.

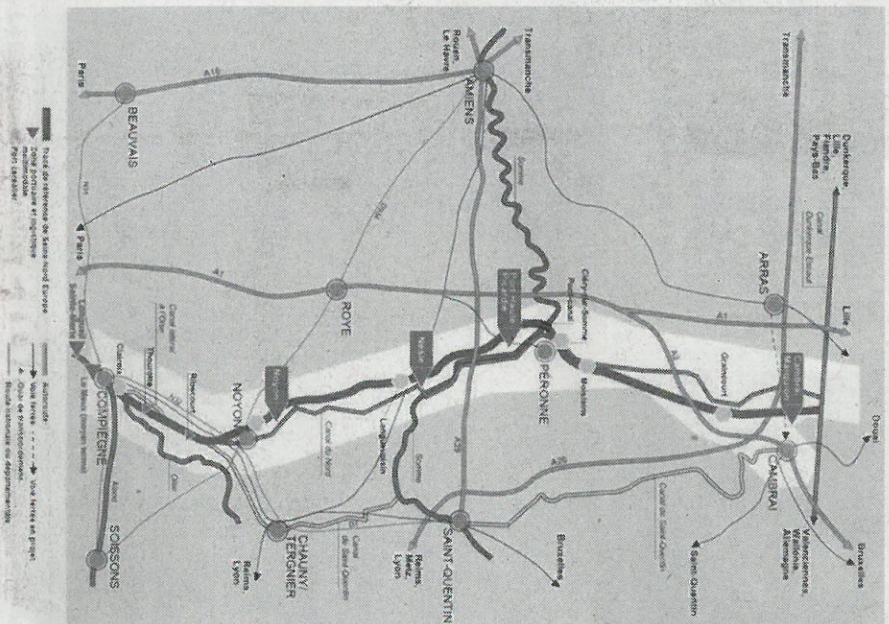
européen.

Relier le bassin de la Seine aux 20 000 km du réseau fluvial du nord de l'Europe : voilà tout l'enjeu du canal Seine-Nord Europe, corridor d'une centaine de kilomètres entre l'Oise, près de Compiègne, et le canal Dunkerque-Escalut à hauteur de Cambrai. Un projet vieux de plus de dix ans, déclaré d'utilité publique en 2008 et remis en cause il y a un an par Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, après que celui-ci a pris connaissance d'un rapport alarmiste faisant état d'une dérive des coûts. De 4,5 milliards d'euros à l'origine, l'investissement s'élevait finalement à 7 milliards.

Sur son tracé, le canal sera jalonné de quais céréaliers - la Picardie, largement traversée, est l'une des principales régions productrices de céréales -, mais aussi de plates-formes d'activités multimodales, c'est-à-dire directement connectées aux réseaux autoroutier et ferroviaire. Avec à l'esprit que c'est le transport fluvial qui doit être principalement développé, en accord avec les orientations prises par la France en matière de transition écologique et énergétique.

Les premières régions bénéficiaires des avantages du canal Seine-Nord Europe seront bien évidemment celles traversées par l'infrastructure (le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie), mais aussi les deux régions directement desservies par le projet (l'Île-de-France et la Haute-Normandie) compte tenu de l'ouverture apportée aux bassins de la Seine et de l'Oise.

Cela, les collectivités locales l'ont bien compris. Conseils régionaux et généraux mettront au pot, à hauteur du quart de l'investissement total. ■ M.D.



Le tracé du canal Seine-Nord Europe avant la reconfiguration, qui réduirait une partie du canal du Nord. (Source : Voies navigables de France)

Le rapport Pauvros vient conforter la dimension européenne du projet

A peine sa lettre de mission A reçue, en avril dernier, Rémi Pauvros savait de quelle façon il devait mener sa barque : avec « la volonté d'avancer » et « sans esprit de polémique avec ce qui avait été fait de ce dossier sous le précédent gouvernement ». Et là où d'anciens s'attendaient à un projet nettement réduit (la reconfiguration devant permettre d'alléger la facture), le député-maire socialiste de Maubeuge a au contraire eu une vision plus large.

Son premier geste aura été d'aller « à la rencontre de tous les acteurs : les chargés, la batellerie, les ports, les céréaliers, l'activité de récupération... ». Avec le souci de mettre tout le monde d'accord. « Quand j'ai commencé mon travail, il y avait beaucoup de réticences, particulièrement du côté des ports du Havre et de Rouen ». Principale porte d'entrée des marchandises venant de la mer à destination de la moitié nord de la France, les hauts-normands voyaient d'un mauvais œil ce « tuyau » reliant directement les ports de Rotterdam et d'Anvers à cette même zone. « Il a fallu prendre en compte leurs préoccupations et nous avons su les rassurer » estime Rémi Pauvros, évoquant par exemple l'ouverture vers l'est que consti-



Rémi Pauvros, député-maire de Maubeuge (Nord), remettait son rapport ce 11 décembre au ministre des Transports.

tuer le canal, mais aussi l'en-semble des aménagements connexes. « Nous avons pensé en termes de réseau. Le canal de l'Escalut a par exemple été intégré au projet, tout comme d'autres équipements qui existent déjà et qu'il convenait d'améliorer ». C'est en partie grâce à cela que l'État pense avoir obtenu de

l'Europe un financement du chantier, désormais estimé à 6 milliards d'euros pour l'ensemble du projet, à hauteur de 40 %, contre les 6 % prévus initialement. Ce, alors même que l'idée d'un partenariat public-privé, aux frais financiers très lourds, a été totalement abandonnée dans cette

nouvelle mouture du projet. De plus, des fonds européens seront également mobilisables pour financer les études pour moitié et 30 % des aménagements connexes, tels que les ports multimodaux, alliant le fluvial, le routier et le ferroviaire. Tout ce travail a été mené avec

Le canal Seine-Nord Europe en chiffres

106 La longueur du canal, en kilomètres. Sa largeur sera de 54 m, sa profondeur de 4,50 m.

4400 Le poids des péniches (185 m de long) chargées qui pourront naviguer sur le canal Seine-Nord Europe. Cela représente l'équivalent de 100 poids lourds à charge. A titre de comparaison, le gabarit du canal du Nord est de 650 tonnes.

15 En euros, le coût moyen du transport d'une tonne de marchandises sur un canal à grand gabarit et sur 350 km. Il est de 21 € sur un canal à petit gabarit, de 27 € par le ferroviaire et de 33 € par la route.

1 kg d'équivalent pétrole permet à une péniche grand gabarit chargée (4 400 tonnes) d'effectuer 275 km. Un ensemble routier de 40 tonnes ne pourra quant à lui parcourir que 50 km. Les enjeux environnementaux ne sont pas négligeables dans ce dossier.

13000 Le nombre d'emplois directs et indirects créés durant le chantier de construction. Les emplois qui découleront de la mise en service du canal « dépendront du marché », souligne Rémi Pauvros. Qui table « raisonnablement sur 50 000 » emplois durables, dans la logistique, le transport et l'industrie.

2450 C'est en hectares, la surface nécessaire à la réalisation du canal, dans sa première version. Un chiffre qui sera revu à la baisse si une partie du canal du Nord est réutilisée.

34 Le pourcentage que pourraient représenter les matériaux de construction parmi les marchandises transportées sur Seine-Nord Europe. Les autres estimations donnent 25 % pour les conteneurs, colis lourds et véhicules, 21 % pour les céréales, 8 % pour les produits métallurgiques, 7 % pour les engrais et produits chimiques et 5 % pour les produits énergétiques. ■

UNE LETTRE OUVERTE AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Ce lundi 9 décembre, une lettre ouverte signée par près d'une soixantaine de responsables politiques, chefs d'entreprise et dirigeants de chambres de commerce de commerce du nord de la France et de Belgique a été adressée à François Hollande. Tous appellent à l'ouverture rapide du chantier du canal Seine-Nord Europe « pour permettre le développement d'une politique de transport cohérente, durable et européenne ». Les signataires, parmi lesquels Martine Aubry, maire PS de Lille, ou encore Olivier Dassault, député UMP de l'Oise, soulignent qu'« en ces temps de bataille contre le chômage, [cet ouvrage] est essentiellement porteur de dizaines de milliers d'emplois ».

toujours en tête un objectif : alléger la facture totale. Et pour faire des économies, « on a réaménagé une partie du tracé pour réutiliser un tronçon du canal du Nord » explique Rémi Pauvros. Pour ce dernier, « ce n'est pas tant la largeur, comme je l'ai entendu dire, qui pose problème, c'est le tirant d'eau », c'est-à-dire la profondeur d'immersion possible pour la coque des bateaux.

Modernisation de la batellerie française

Le canal du Nord compte, par ailleurs, une trentaine d'écluses, contre six pour son grand frère après remaniement : tout remettre aux normes des canaux de grand gabarit ne serait pas plus avantageux que la construction d'un nouveau canal. Autre source d'économies : certains des ouvrages d'art prévus sur les 106 km de Seine-Nord Europe peuvent être remplacés par des solutions moins onéreuses, voire purement et simplement supprimées. Parmi les pistes que le député du Nord a également développées dans son rapport, la modernisation de la batellerie figure en bonne place : « nous

avons pris beaucoup de retard par rapport à nos voisins européens, elle doit s'adapter. La réalisation de ce nouveau canal doit être pour la batellerie française, l'occasion d'un changement de flote, d'une nouvelle organisation ». Ce sont à ce jour environ 1 000 entreprises de transport fluvial qui sont concernées dans notre seul pays, pour près de 3 400 emplois. Avec de sérieuses possibilités de développement liées à une augmentation du trafic.

■ M.D.