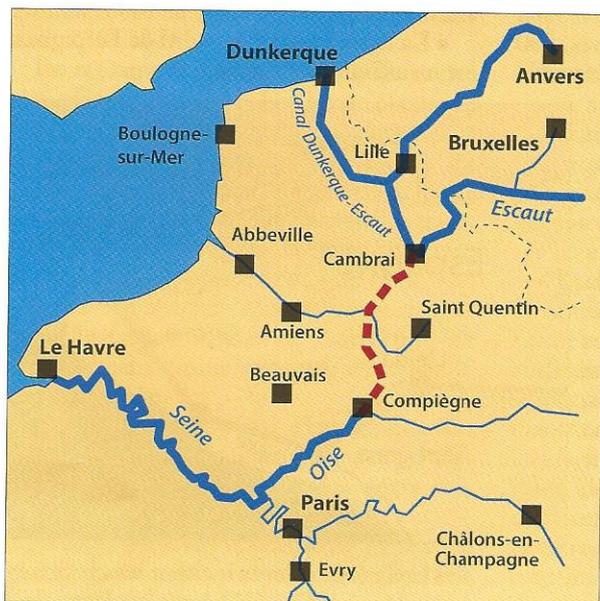


## Un canal à (gros) problèmes

Curieusement, le projet de canal Seine-Nord-Europe (CSNE) suscite peu d'opposition de la part des environnementalistes et écologistes, qui par ailleurs s'acharnent contre le projet ferroviaire Lyon-Turin, à l'évidence plus pertinent (FNAUT Infos 217).

Le canal à grand gabarit doit être tracé entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut (entre Compiègne et la région de Cambrai), sur 107 km de longueur et 54 m de largeur (dans les lignes droites, et bien davantage dans les courbes).



Il comprendra 6 écluses car une 7ème, prévue au bief de partage, a finalement été supprimée au profit d'une tranchée qui exigera d'énormes déblais. Le dénivelé total entre l'Oise et l'Escaut sera de 106 m.

Selon Voies Navigables de France, très optimiste, 500 000 camions par an seraient transférés de la route sur la voie d'eau (soit 10 % du trafic sur l'A1 entre Paris et Lille ; le reste du trafic prévu serait pris au rail selon le rapport Massoni-Lidsky publié en 2013 - FNAUT Infos 217).

### Un financement bien difficile...

Le canal est officiellement évalué à 4,5 milliards d'euros hors taxes. Le financement sera entièrement public. Initialement, la Région Hauts-de-France devait verser 300 millions, les départements (Nord, Pas-de-Calais, Somme et Oise) 400 millions, l'Etat 1 milliard, l'Union européenne 1,8 milliard (40 % du total), le financement étant complété par un emprunt de 0,7 milliard. Mais l'Île-de-France ne versera que 110 millions des 210 escomptés. Finalement les départements verseront 500 millions, la Région Hauts de France 350 millions.

Quatre plateformes logistiques sont prévues le long du canal car, comme l'explique Gérard Darmanin, vice-président LR de

la Région Hauts-de-France délégué aux transports : « il ne s'agit pas de faire une autoroute à péniches entre le bassin parisien et les ports d'Anvers et Rotterdam » (c'est pourtant ce que redoutent de nombreux experts et les dirigeants du port du Havre).

Le financement des quatre plateformes (460 millions non compris dans le budget du canal) n'est pas dégagé (pas plus que ceux du RER du Grand Lille, du métro Transmanche Lille-Calais-Ashford, de la rénovation du réseau TER et du barreau TGV Creil-Roissy souhaités par la Région Hauts-de-France).

Autre difficulté : pour que les convois fluviaux utilisant le canal à grand gabarit puissent naviguer sur l'Oise au sud de Compiègne, il faudrait relever les 22 ponts existants, ferroviaires ou routiers, à 7 m de hauteur (en plus des 61 ponts inclus dans le projet Seine-Nord). Obstacle supplémentaire : le pont historique Louis XV de Compiègne vient juste d'être restauré...

Il est envisagé de laisser les ponts à 5,25 mètres, mais les convois devraient alors ne transporter que 2 couches de conteneurs au lieu de 3, ce qui diminuerait très fortement la rentabilité du canal. Il faudrait relever de même les très nombreux ponts existants sur le canal Dunkerque-Escaut, l'Escaut, la Deûle et la Lys.

En 2014, un Premier ministre très optimiste annonçait le début des travaux en 2017 et l'ouverture du canal en 2023. Plus prudemment, on parle aujourd'hui d'une ouverture en 2027.

La FNAUT a critiqué de longue date le projet de canal Seine-Nord (FNAUT Infos 159, 217, 230, 238, 241, 246). Ce projet ancien a été relancé (sans le débat réclamé alors par la FNAUT) par le ministre des transports Jean-Claude Gayssot suite à l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône en 1997.

Confronté à « l'état catastrophique du réseau TER », Gérard Darmanin a demandé à la SNCF de construire moins de LGV (il oublie seulement que ce n'est pas elle qui décide, et que dorénavant les nouvelles LGV seront financées par l'Etat, comme vient de l'annoncer le secrétaire d'Etat aux Transports) : il n'a pas songé à l'abandon encore possible du canal, dont l'utilité reste à démontrer...

Selon Edouard Philippe, député-maire LR du Havre, le canal, en favorisant Anvers et Rotterdam, serait « un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental ». Il préconise de développer non un axe fluvial nord-sud, mais un axe ferroviaire est-ouest du Havre vers l'Europe centrale, par Amiens et Châlons-en-Champagne.

## L'avis d'un expert

Selon Pierre Parreaux, président du CLAC (Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins), le franchissement d'un seuil entre deux bassins fluviaux coûte jusqu'à 30 fois plus cher par km qu'un canal de plaine (ratio constaté lors de la construction du canal Main-Danube). C'est pour cela que l'Europe fluviale reste concentrée au nord-ouest du territoire européen. Le Rhin est un boulevard à bateaux, sans écluse sur 618 km : il est souvent cité en exemple, mais sa configuration est unique en Europe.

Si le réseau Freycinet des canaux à petit gabarit (bateaux de 300 tonnes) s'est développé en France aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles en franchissant des seuils, c'est qu'à l'époque, surtout avant l'apparition du rail, ils jouaient un rôle déterminant dans le développement économique, et aussi parce que leurs modestes besoins en eau étaient compatibles avec les ressources hydrographiques des régions traversées. Le canal Seine-Nord exigerait au contraire des écluses hautes - donc des coûts de construction et de fonctionnement très élevés et des péages dissuasifs - et des pompages d'eau qui doubleraient la consommation énergétique des bateaux.

Le canal Seine-Nord, au gabarit de 4 400 tonnes, est encadré par des voies de moindre gabarit, dont la mise à niveau n'est jamais comptée dans le coût du canal. Le gabarit majoritaire des canaux belges est de 1 350 tonnes. L'Escaut (en Belgique) est en cours de recalibrage à 2000 tonnes, la Lys et la Deûle à 4400.

Le transport de conteneurs par voie d'eau sur de longues distances n'est rentable que si on peut en empiler au moins 3 couches sur un bateau. Or il pourrait s'écouler des décennies avant que tous les ponts situés entre Rotterdam et Paris aient été reconstruits.

Le trafic escompté de 12 millions de tonnes par an sur Seine-Nord est exagérément optimiste car seule une partie du trafic routier (3 %) est fluvialisable et la construction de l'A1 bis est toujours envisagée. Enfin le réseau ferré, la Seine et le canal Dunkerque-Escaut sont bien loin d'être saturés.

## BIEN DIT

● **Alain Bonnafous**, ancien directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon : « on va dépenser 4,5 milliards d'euros pour une opération qui ne peut qu'accroître nos émissions de gaz à effet de serre et qui, au total, détruira plus de richesse qu'elle n'en créera. L'ADEME l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO<sub>2</sub> sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis ».