

03 – Un canal anti-camions dans le nord de la France

Posté le : 21/12/2006

Par: R & G. Claraco

Catégorie :

Prévu pour 2015, ce canal de 105 kilomètres qui reliera le bassin de la Seine au vaste réseau fluvial du nord de l'Europe cherche son financement.



PHARAONIQUE.

Un canal de 105 kilomètres de long prévoit de relier Cambrai à Compiègne, pour former le chaînon manquant entre le réseau fluvial du nord de l'Europe et le bassin de la Seine, vers Le Havre. Un enjeu considérable pour ses promoteurs, qui permettra d'obtenir un maillage européen pour le transport de marchandises de 20 000 kilomètres de voies fluviales de grand gabarit, accessible aux convois fluviaux de 4 400 tonnes (l'équivalent de 220 camions). Jusqu'à présent, pour aller du canal Dunkerque-Escout à l'Oise, les bateaux devaient emprunter un réseau fluvial de très petit gabarit, long de 227 kilomètres, limitant fortement toute circulation de fret fluvial entre le Nord et le Sud à des bateaux de 400 tonnes maximum.

Ce projet ambitieux, qui pourrait voir le jour en 2015, dénote la volonté de renforcer le mode fluvial dans le transport de marchandises. Avec un clair souci écologique. Encore très minoritaire face au poids écrasant de la route, ce type de transport ne représente que 7,5 % du transport terrestres de marchandises en Europe. Mais sa part est plus élevée dans les pays du nord de l'Europe. Avec la création du canal Seine-Nord Europe, selon les études menées par Voies navigables de France (VNF), le trafic atteindrait 13,3 millions de tonnes en 2020 et 20 millions de tonnes en 2050, contre à peine 5 millions de tonnes à ces échéances sans canal. Soit une part de marché du fluvial de 12 % en 2050. En face, la réduction du trafic routier est évaluée à l'horizon 2020 à 500 000 camions par an (5% du trafic) et de 1,2 et 2 millions de camions à l'horizon 2050 (10%).

« Plus qu'une infrastructure, insiste François Bordry, président de l'établissement public Voies navigables de France, en charge de ce projet, il s'agit d'un outil de développement du territoire en se basant sur un mode de transport et de logistique. » D'autant qu'un réseau fluvial adapté au transport massifié de marchandises constitue une réponse face au développement du trafic maritime, notamment de

l'Asie vers l'Europe, évalué à 10 % par an dans les prochaines années. Les infrastructures maritimes doivent trouver des débouchés, et le fluvial peut y contribuer. Alors que les deux tiers environ des marchandises arrivant en France par voies maritimes transitent par les ports du nord de l'Europe (Anvers, Rotterdam), les ports français et notamment Le Havre ont leur carte à jouer. « Dans l'arrière-pays des plus grands ports maritimes de l'UE, la part de la navigation intérieure peut atteindre jusqu'à 43 % », note la Commission européenne.

Les récentes extensions au Havre constituent une première réponse qui doit être accompagnée d'infrastructures de transports par route, fleuve ou rail. Par ailleurs, la construction de plates-formes logistiques prévues le long du canal Seine-Nord Europe permettra de charger ou décharger les marchandises pour les amener à leurs destinations finales. VNF estime que 10 000 à 15 000 emplois pourraient être créés dans les dix ans qui suivront la mise en service du canal.

Mais pour mettre en oeuvre ce projet ambitieux, le chemin est long. Après des travaux préliminaires, l'enquête publique sera lancée en début d'année prochaine. Les travaux ne devraient commencer qu'en 2009 pour une mise en service en 2015. D'ici là, les écueils politiques peuvent être nombreux. Il y a des précédents. Le projet du canal Rhin-Rhône a par exemple été enterré par le gouvernement de Lionel Jospin sous la pression d'une association environnementaliste qui l'avait qualifié de « saccage écologique ». Pour se prémunir au maximum des risques, VNF a pris soin de mener des consultations pendant un an et demi, de juillet 2004 à octobre 2005, menant près de 150 réunions locales et modifiant le tracé initial à sept endroits importants.

Plus de 3 milliards d'euros d'investissement

Autre point sensible, le coût du projet. Selon son mode de financement, il varie de 3,17 milliards d'euros, si l'on opte pour un financement par partenariat public-privé (PPP), à 3,52 milliards, pour une maîtrise d'ouvrage public. « Mais l'option d'un partenariat public-privé suppose une part majoritairement public, avec des contributions de l'État, des Régions et de l'Union européenne », souligne François Bordry. Un PPP passerait également par la mise en place d'un péage particulier sur le canal, dont le prix encore indicatif, varierait de 1,75 euro à 3,50 euros. À ce jour, la contribution européenne reste un souci. Car le budget consacré aux Réseaux transeuropéens de transports (RTE-T) sur la période 2007-2013 a été rogné de 20,3 milliards d'euros à 8 milliards. « Or, a priori, l'État ne souhaite pas aller plus loin que 40 % du coût total du projet », estime un proche du dossier. Du coup, pour financer ce programme, ces promoteurs espèrent bien faire contribuer la Belgique et les Pays-Bas - arguant du fait qu'ils bénéficieront de ce canal -, mais aussi les départements concernés.

Une mission financière devrait sonder les différentes parties début 2007. L'issue de ces recherches préliminaires pourrait bien conditionner le succès du projet. « Ce sera clairement une décision politique fonction des priorités du prochain gouvernement », souligne Claude Gressier, qui a été chargé au conseil général des Ponts et Chaussées d'une mission d'étude sur le projet. De son côté, Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire, martèle : « On ne peut pas se fixer les objectifs du protocole de Kyoto et ensuite ne pas s'en donner les moyens ! » Et d'avancer qu'un convoi fluvial toutes les 30 minutes permet de transporter autant de marchandises qu'un camion toutes les 18 secondes.

Commentaire

Les voies d'eau commencent à reprendre le devant de la scène dès qu'il s'agit de transports pondéreux à assurer de manière économique. Après le Canal Seine – Nord, le Rhin – Rhône viendrait compléter le maillage Nord – Méditerranée.

Des études de barges fluviomaritimes sont aussi en cours entre Méditerranée ou des barges maritimes pourraient remonter par le Rhône et la Saône jusqu'à Pagny.

De belles perspectives économes d'énergie et libérant nos autoroutes de trafics souvent générateurs de risques industriels.

A signaler le succès grandissant de la navette Paris – Le Havre.

Si dans l'intermodalité, le ferroviaire est en constante incapacité de proposer des solutions, les marinières eux ont su répondre au marché.

Entre lièvre et tortue, les trains restent en gare pendant que tout baigne pour les tortues.