

bassins avec une batellerie artisanale mourante et des gros armements qui auront les pires difficultés à évoluer vers une stabilité durable susceptible de motiver les investisseurs financiers.

## **UN DEUXIEME CONSTAT : un trafic fluvial en baisse entre la Seine et le Nord**

Le dossier de présentation de la liaison Seine-Nord-Europe semble ignorer totalement l'existence des 3 liaisons existantes :

- Le canal de la Sambre à l'Oise, fermé à la navigation pour cause de défaillance d'un Pont Canal qui n'a pas été réparé.
- Le Canal de St Quentin qui se détériore et perd son trafic qui devient embryonnaire
- Le Canal du Nord dont on pourrait dire que c'est l'équivalent d'une route Nationale mise en service en 1960 et vieillissante aujourd'hui, restée dans l'état depuis ½ Siècle alors que le réseau routier a été sans cesse modernisé avec en plus la construction de nombreuses autoroutes qui a permis au transport routier de s'octroyer des parts de marché au détriment du fluvial.

Ainsi, le transit fluvial entre la Seine et le Nord (canal de St Quentin et canal du Nord additionnés) était de :

- 6 millions de tonnes en 1972
- 2,3 millions de tonnes en 2012

## **ENVISAGER UNE AUTRE STRATEGIE QUE LES GRANDS PROJETS**

C'est donc dans le cadre de la remise en question de l'actuel projet Seine Nord Europe (qui n'exclut pas un abandon définitif en l'état actuel du dossier) que les réflexions qui suivent ont été faites et quelques hypothèses d'évolution des voies d'eau de la région mises en réflexion.

1/ Ces réflexions partent de la constatation que les voies navigables de la région (comme celles de l'ensemble du territoire Français) n'ont subi aucune amélioration notoire dans leur gabarit

- Le Canal du Nord resté en l'état depuis sa mise en service en 1961
- Le Canal de St Quentin, le Canal de l'Oise à l'Aisne, la rivière d'Aisne canalisée, le canal de l'Aisne à la Marne, l'Aa, depuis leur aménagement
- Le canal de la Somme et la majeure partie de la Lys Canalisée (envasés), l'embranchement de St Simon et la liaison de la Sambre à l'Oise (interrompu) qui ne sont plus en état d'assurer du transport de fret.
- L'aménagement de l'Oise (Mageo) qui restera d'un accès difficile aux bateaux de très gros tonnage
- La réalité des canaux à grand gabarit du Nord qui exclut le passage des gabarits supérieurs à 120 m.

2/ Ces réflexions s'inspirent de la résultante de cet abandon qui a été

- de mettre le transport fluvial dans l'incapacité de capter de nouveaux marchés
- de conduire à la perte de parts importantes de tonnages sur des territoires entiers.

Elles s'appuient donc sur l'impérieuse nécessité de mettre un terme RAPIDEMENT à ces pertes de trafics entre la Seine et le Nord

3 / Elles posent en principe l'idée d'engager un mouvement très rapidement et de programmer des chantiers sur une durée de plusieurs années (15, 20 ans ?) en recherchant les priorités de réalisations qui permettent d'obtenir immédiatement des résultats en terme de trafics réalisés et de définir les étapes et les financements permettant d'atteindre les objectifs fixés.

4 /Elles posent également en principe que les aménagements réalisés sur le réseau soient accompagnés de mesures permettant à la batellerie artisanale de programmer et de gérer l'acquisition de bateaux adaptés aux nouvelles possibilités offertes, et ceci dans des conditions de rentabilité qui permettent aux exploitants d'équilibrer leur exploitation.

5/ Elles s'inspirent de l'idée que les marchés du transport de demain seront en grande partie développés avec le CONTENEUR : le mode fluvial en est totalement exclu entre Seine et Nord jusqu'à ce jour. Il convient d'y remédier en urgence si l'on ne veut pas voir ce mode fluvial disparaître totalement du paysage dans ce corridor.

**OBJECTIF :**  
**Regagner des parts de marché**  
**en offrant sur le réseau existant des gabarits en évolution**

**Le Canal du Nord :** *Objectif à terme : permettre à des bateaux de 9m50 X 85 m de transiter entre le Nord et la Seine à 2m 50 de tirant d'eau (soit des unités de 1350 tonnes de charge ou 54 EVP en conteneurs).*

- **Etape 1 :** doubler les écluses actuelles en construisant sur les terrains existants (appartenant au canal) des écluses de 90m X 10 m soit 19 écluses de Noyon à Palluel.
  - o Début des travaux immédiats à chaque extrémité du canal : Palluel (pour accéder au silo de Marquion) et Noyon (2 écluses pour accéder au port de Noyon), sachant que les écluses actuelles de Longueil Annel et de Ribécourt font déjà 91m X12m et permettent donc d'accéder au pied de l'entrée du Canal du Nord à Pont-l'évêque (quelques ponts à relever) : *cette section de canal entre Longueil-annel et Pont l'évêque est aujourd'hui interdite à la navigation des gros tonnages pour d'obscures raisons de règlement en place, alors qu'elle donne accès à un complexe chimique sur la commune de Ribécourt qui doit supporter une circulation intense de camions transportant des matières dangereuses.*
  - o Programmation des travaux des autres écluses dans un temps de réalisation à définir en privilégiant l'accès aux ports de Péronne, Clery, Moislains pour les mettre en liaison avec Rouen et le bassin de la Seine le plus tôt possible.

Cette première étape permettra de faire accéder des bateaux de 9m50 ou inférieurs dans des conditions de navigation restrictives définies en fonction de la taille des bateaux. Le transit complet restant impossible jusqu'à la réalisation de l'étape 2.

A noter que les bateaux de type CAMPINOIS (6m60 de large par 55 jusque 75 m de long) susceptibles de transporter jusqu'à 32 EVP en conteneurs, pourront immédiatement assurer le transit sans difficultés particulières et sans qu'il soit nécessaire d'attendre les phases de travaux suivantes (sauf des dispositions légères dans les tunnels).

- **Etape 2 :** Traiter le problème des souterrains :
  - o La paneterie offre la possibilité d'être remplacé par une tranchée à ciel ouvert
  - o Ruyaulcourt pourrait être modifié ou doublé d'un autre tunnel (étude à réaliser)
- **Etape 3 :** Elargir les sections de navigation : actuellement les sections courantes sont de 22 m au fond du canal et de 31m au plan d'eau (miroir) avec des berges en pente de 3/2.
  - o Une solution pourrait consister à réaliser une défense de berge verticale assurant à son pied un tirant d'eau de l'ordre de 2m50 et de réduire la largeur du Contre halage, ce qui aurait pour résultat d'offrir une largeur au fond de l'ordre de 28 à 30 m et 32 à 34m au miroir donnant ainsi des conditions de navigation correctes aux bateaux de 9m50 de large qui devront néanmoins respecter des vitesses de déplacement et des procédures de croisement (traditionnelles dans la navigation fluviale sur les canaux artificiels).
  - o Dans l'attente de la réalisation de cette phase, il est concevable de réaliser quelques zones de croisement en même temps que l'étape 2 , permettant ainsi le transit pour les 9m50
- **Etape 4 :** relevage d'environ 50 ponts franchissant le canal à 5m25 de tirant d'air minimum pour permettre le passage avec un chargement de 2 conteneurs empilés.
- **Etape 5 :** remplacement des actuelles écluses de 6m X 90m par des écluses de 10m X 90m, permettant ainsi de doubler le potentiel du canal et d'assurer un écoulement fluide du trafic en permanence.



Assemblée Nationale  
Monsieur Rémi PAUVROS  
Député du Nord  
126, rue de l'Université  
75355 Paris SP 07

Paris, le 21 Octobre 2013

**Objet :** Contribution de Transporteurs fluviaux de France à la mission de reconfiguration du canal Seine-Nord Europe, consécutive à l'audition du 09 Octobre 2013

Monsieur le Député,

Transporteurs Fluviaux de France (TFF) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (Chambre nationale de la batellerie artisanale) et armatoriale (Comité des armateurs fluviaux) souhaite porter à votre connaissance quelques éléments de réponse.

Vous avez bien voulu nous auditionner en date du 09 Octobre, ce dont nous vous remercions.

A cette occasion vous nous avez invités à apporter une contribution écrite afférente à la mission de reconfiguration du projet de canal Seine-Nord Europe dont vous êtes en charge.

Le projet Seine-Nord Europe (SNE) possède deux grandes caractéristiques :

- Il est d'abord un projet européen à dimension transfrontalière, qui vise une amélioration des connections multimodales. Le principe de sa réalisation a été acté entre la France et la Belgique dans ses deux composantes : wallonne et flamande ;
- Sur le terrain, tous les aménagements sur le territoire belge sont aujourd'hui lancés et, n'en doutons pas, seront achevés.

Comme pour toutes les opérations figurant dans le SNIT, Seine-Nord Europe y compris, nul ne conteste la légitimité pour le Gouvernement de s'interroger sur la faisabilité

TRANSPORTEURS FLUVIAUX  
DE FRANCE (TFF)  
43 rue de la Brèche aux loups  
75012 Paris  
[www.tff-france.fr](http://www.tff-france.fr)



financière de ce projet qui, du fait de son ancienneté, est, depuis sa prise en considération, son montage et la situation du moment, le fruit de Gouvernements successifs.

Le consensus autour des intérêts économiques, environnementaux, sociétaux associés à la réalisation d'une liaison à grand gabarit entre la Seine et les réseaux belges et néerlandais caractérise le projet de canal SNE depuis son origine. Il en est l'une de ses « marques de fabrique » et demeure une constante qu'illustrent toutes les interventions actuelles émanant de parlementaires et d'élus locaux de tous bords.

Ce consensus se manifeste également autour du constat établi par le Ministre chargé des Transports quant à l'insuffisance de la contribution financière européenne, avec un taux de 6,6 % du coût de réalisation du projet. Cette remarque s'impose tant des chiffres circulent pour laisser accroître « dérive et surcoût », mélangeant allègrement coût de réalisation et besoin de financement, dates de valeur, mais en faisant l'impasse sur le montant définitif de la subvention européenne qui sera accordée.

Dans un contexte économique général où une relance industrielle au travers d'investissements d'avenir est jugée nécessaire en France comme en Europe, deux éléments positifs se conjuguent en faveur de Seine-Nord Europe :

- Ce projet est le seul projet fluvial finalisé à vocation transfrontalière qui, en Europe, s'inscrit et répond aux objectifs de la politique des transports de l'Union européenne. Il entre dans le cadre du corridor **mer du Nord-Méditerranée** du programme européen de développement des infrastructures RTE-T. Foncièrement européen, le projet Seine-Nord Europe sera générateur d'externalités positives qui bénéficieront à l'ensemble des pays fluviaux d'Europe ;
- En outre, 2014 sera la « fenêtre de tir » pour l'éligibilité financière du projet aux divers fonds européens en cours de restructuration.

Toutes les informations recueillies convergent pour escompter sur une contribution européenne qui pourrait atteindre 40 % du montant total de l'investissement.

Aussi TFF, est confiant pour que cette opportunité soit saisie par le Gouvernement, faute de quoi ce projet, après le renoncement à la liaison Rhin-Rhône en 1997, sera un nouveau projet mort-né... définitivement.

Au-delà de ce cadrage général, lors de cette même audition du 09 Octobre, nous avons souhaité appeler votre attention sur quelques points précis que nous rappelons plus en détail ici.



#### Gabarit :

Concernant le gabarit du projet, le grand gabarit européen Vb (bateaux de 185 m x 12 m) initialement choisi doit être maintenu :

- Il est homogène avec le gabarit des convois pouvant circuler en aval du projet sur la Seine et l'Oise.
- Envisager un phasage du projet privilégiant un gabarit intermédiaire, dit Va+ correspondant à des bateaux de 135 m apparaît contreproductif, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la navigation est interdite aux bateaux de plus de 125 m dans la traversée de Paris, une grande part de la flotte est composée de convois de barges avec pousseurs, ou d'automoteurs avec barges (qui découplés ont une longueur de 110 à 120 m), qui ne pourront alors utiliser de manière optimale un canal au gabarit Va+. Tous les gains de productivité permis par le gabarit seraient alors captés par les flottes étrangères et les fournisseurs de matériaux de constructions. Les futurs utilisateurs du canal, devraient pouvoir accéder au cœur de Paris, ce qui ne pourrait être le cas avec des unités fluviales de 135 m.

#### Phasage du projet :

Concernant le phasage du projet, TFF est conscient du fait que le projet Seine-Nord Europe doit être abordé dans sa globalité, en considérant l'ensemble du système d'infrastructure, le tracé de 106 km du projet lui-même, mais aussi ses accès au nord et au sud (MAGEO), la fiabilisation des infrastructures sur la Seine et l'Oise, voire la réalisation de l'accès fluvial direct à Port 2000. TFF tient à souligner les risques inhérents à une telle présentation, celui de voir l'ensemble du « paquet » rejeté au regard de son coût, ou autre risque : celui de voir la réalisation du cœur du projet tronçonnée, ce qui ne permettrait pas d'optimiser l'usage de l'infrastructure et donc de maximiser les gains économiques attendus.

#### Financement du projet :

TFF considère que, s'agissant d'une infrastructure entièrement nouvelle d'interconnexion, à l'instar de ce que fut en son temps le tunnel sous la Manche, la mise en place d'un sur-péage permettant de couvrir le coût marginal d'utilisation, se justifie pleinement dès lors qu'il serait à la charge de la marchandise, sur-péage compatible avec les conditions de marché. Dans l'établissement de ce sur-péage, il faudra tenir compte de la durée de vie exceptionnellement longue de l'ouvrage et considérer un périmètre géographique pertinent afin d'éviter les effets d'éviction des trafics vers les ports du Nord.