

Tribune – Grands projets inutiles



# Le canal Seine-Nord est un grand projet inutile



Jean Sivardière

4 janvier 2017 à 07h53, Mis à jour le 6 janvier 2017 à 10h10

Durée de lecture : 5 minutes

**Le projet de canal Seine-Nord-Europe est censé relier l'Île-de-France à l'Europe du Nord. Présenté comme écologique, ce canal est pourtant inutile explique l'auteur de cette tribune : son coût est très élevé, et il réduirait le fret ferroviaire tout en marginalisant le port du Havre au profit de ceux d'Anvers et de Rotterdam.**

*Jean Sivardière est vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut).*

---

Conçu dans les années 1950 et relancé en 1997 sans débat par le ministre Jean-

Claude Gayssot, avec le soutien des Verts du Nord et contre l'avis de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut), le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe (CSNE) suscite peu d'opposition. Il ne figure pas parmi les « *grands projets inutiles imposés* », il y aurait pourtant sa place.

Le CSNE doit être tracé entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, sur 107 km de longueur, 54 m de largeur et 4,5 m de profondeur ; le dénivelé total sera de 106 m ; 61 ponts routiers ou ferroviaires seront relevés. Le tracé comporte trois ponts-canaux et six écluses : une 7<sup>e</sup>, prévue au bief de partage, a été supprimée au profit d'une tranchée de 50 m de profondeur qui exigera d'énormes déblais. Mais qu'on se rassure : des pistes cyclables et des sentiers sont prévus le long du canal, et même un mur d'escalade.

## Des pompages d'eau énergivores

Si les canaux à petit gabarit se sont développés aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles en franchissant des seuils, c'est parce que leurs modestes besoins en eau étaient compatibles avec l'hydrographie des régions traversées. Le CSNE exigerait au contraire des écluses hautes et, après mise en eau (20 millions de m<sup>3</sup>), des pompages d'eau dans l'Oise et l'Aisne qui doubleraient la consommation énergétique des bateaux.

Le financement nécessaire (4,5 milliards d'euros) sera entièrement public. La région Hauts-de-France versera 350 millions, les quatre départements concernés 500, l'Île-de-France 110, l'État 1 milliard, Bruxelles 1,8 milliard ; un emprunt complémentaire de 0,7 milliard sera lancé. Les 4 plateformes multimodales prévues le long du canal (460 millions) ne sont pas

financées.



Le projet de canal Seine-Nord-Europe et son inscription dans le réseau des voies navigables.

Selon Pierre Parreaux, président du Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins, le franchissement d'un seuil coûte jusqu'à 30 fois plus cher par kilomètre qu'un canal de plaine (ratio constaté pour le canal Main-Danube) ; l'Europe fluviale reste donc concentrée au nord-ouest.

Autre difficulté : le CSNE est encadré par des voies de moindre gabarit, dont la mise au gabarit du CSNE n'est pas financée. Or, le transport de conteneurs sur longue distance n'est rentable que si les convois fluviaux peuvent transporter trois étages de conteneurs. Pour assurer cette rentabilité, il faudrait relever à sept mètres au-dessus du niveau du canal les 22 ponts existants sur l'Oise et les très nombreux ponts existants sur le canal Dunkerque-Escaut, l'Escaut, la Deûle et la Lys. Il est aujourd'hui envisagé de laisser les ponts à 5,25 m de hauteur, mais les convois fluviaux ne pourraient alors transporter que deux couches de conteneurs. Quelle importance puisque l'État, qui s'y est engagé, paiera le déficit d'exploitation du canal...

## En Belgique, le canal Albert n'a créé aucun emploi

Le gouvernement et tous les « *grands élus* » (Xavier Bertrand, président LR des Hauts-de-France, comme son prédécesseur PS, Daniel Percheron) appuient le projet avec enthousiasme : « *Outil majeur de croissance, maillon manquant entre l'Île-de-France et l'Europe du Nord, projet structurant et vital, attractivité des territoires...* »

Pour Martine Aubry, la maire de Lille et présidente de la métropole lilloise, « *le CSNE induira un développement extraordinaire de l'Eurométropole dans une logique de développement durable* ». Le député LR de la Somme Alain Gest prétend qu'on créera 25.000 emplois sur les plateformes multimodales : plus qu'au port du Havre... Le député PS du Nord Rémi Pavros va plus loin : 50.000 emplois en 2050. Mais en Belgique, le canal Albert n'a créé aucun emploi.



Des péniches de trois étages de conteneurs naviguant sur le Rhin, à Cologne, en Allemagne.

Selon Voies navigables de France, 500.000 camions (représentant 12 millions de tonnes de marchandises) seraient transférés chaque année de la route sur la voie d'eau, soit 10 % du trafic de l'autoroute A1... mais la construction de l'A1 bis est toujours envisagée. Selon le

rapport Massoni-Lidsky, publié en 2013, 60 % du trafic du canal proviendraient de la route (soit 3 % du fret routier existant), et 40 % du rail (soit 15% du fret ferroviaire existant) : un transfert sans intérêt écologique, alors que le réseau ferré est loin d'être saturé.

## Plutôt qu'un axe fluvial nord-sud, développer un axe ferroviaire est-ouest

Selon Alain Bonnafous, ancien directeur du Laboratoire d'économie des transports de Lyon, « *on va dépenser 4,5 milliards pour accroître nos émissions de gaz à effet de serre et détruire plus de richesse qu'on en créera. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis* ».

Chaque année, 7,5 millions de conteneurs arrivent en France, dont 2,5 seulement par les ports français. Or ce n'est pas l'hinterland du Havre qui sera élargi à l'Europe du Nord par le CSNE, mais celui d'Anvers et Rotterdam qui sera renforcé en France au détriment du Havre. Selon Édouard Philippe, maire LR du Havre, le canal serait « *un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental* ». Il préconise à juste titre de développer non un axe fluvial nord-sud, mais un axe ferroviaire est-ouest par Amiens et Châlons-en-Champagne pour élargir l'influence du Havre. Jacques Attali a fait la même analyse cinglante et en tire la même conclusion.

Les travaux du CSNE n'ont pas

commencé, il est encore temps d'arrêter ce projet déraisonnable et de privilégier les

---

## Précisions

**Source :** Courriel à *Reporterre*

*- Dans les tribunes, les auteurs expriment un point de vue propre, qui n'est pas nécessairement celui de la rédaction.*

*- Titre, chapô et inters sont de la rédaction.*

**Photos :**

autoroutes ferroviaires Lille-Espagne et Le Havre-Europe centrale.

. chapô : Une barge porte-containers sur la Seine. [Wikipedia](#) (Remi Jouan/CC-BY-SA-2.5)

. carte : © Pierre Parreaux, président du Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins.

. Rhin : [Wikimedia](#) (D-Kuru/CC BY-SA 3.0 AT)

Grands projets inutiles

Transports