

ÉCONOMIE

Le canal Seine-Nord, trente-cinq ans de débats et toujours pas un coup de pioche

Le gouvernement a annoncé mardi avoir trouvé un « compromis » avec les collectivités ; ce projet, enlisé depuis plus une trentaine d'années, finira-t-il par aboutir ?

Le Monde

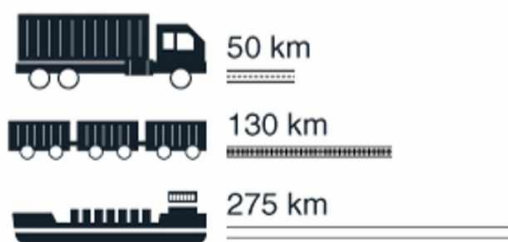
Publié le 03 octobre 2017 à 13h34 • Mis à jour le 05 octobre 2017 à 10h56 • Lecture 4 min.

Le canal Seine-Nord-Europe en chiffres



Les avantages du transport fluvial

Un kilo équivalent pétrole permet de déplacer une tonne sur...



Une tonne transportée* sur 350 km coûte en moyenne...



* Y compris pré et post-acheminement pour la navigation et le rail

Le canal Seine-Nord en chiffres INFOGRAPHIE LE MONDE

Le canal Seine-Nord finira-t-il par voir le jour ? Oui, assure le ministre des comptes publics, Gérard Darmanin, et la ministre des transports, Elisabeth Borne, dans un entretien accordé au *Courrier picard*, mardi 3 octobre, où ils se targuent d'avoir trouvé un « compromis » avec les élus locaux.

Une façon pour le gouvernement de permettre que le déplacement d'Emmanuel Macron à Amiens, prévu mardi, se passe le plus sereinement possible, alors que des élus locaux avaient justement l'intention d'accueillir le chef de l'Etat devant la préfecture de la Somme pour lui demander « *de s'exprimer clairement* » et de « *prendre ses responsabilités* » sur ce projet.

Dans les cartons depuis plus de trente ans et souhaité par une majorité des élus locaux, ce projet de canal n'en finit pas de s'enliser, à tel point que sa réalisation semble de plus en plus incertaine.

- **En quoi consiste le projet ?**

Long de 107 kilomètres et large de 54 mètres, ce canal doit relier l'Oise, depuis Compiègne, au canal Dunkerque-Escaut, qui part de Cambrai (Nord). L'objectif est d'ouvrir un passage aux bateaux qui circulent sur la Seine afin qu'ils puissent avoir accès à toutes les voies fluviales belges et du Nord. L'idée n'est pas nouvelle puisque, déjà, Napoléon avait songé à relier la Seine et la région parisienne au Nord, via l'Escaut, mais le canal Saint-Quentin, ouvert en 1810, puis le canal du Nord, créé cent cinquante ans plus tard, n'ont pas suffi à absorber tout le trafic maritime.

En 1981, le ministre des transports, Michel Rocard, relance le dossier mais celui-ci reste figé pour cause de désaccords sur le financement et le tracé. Il faudra attendre Nicolas Sarkozy qui, en 2011, finit par donner le feu vert à cette infrastructure censée être équipée de six écluses et de quatre nouvelles plateformes multimodales. Mais, à nouveau, le montage financier, encore instable, retarde les premiers coups de pioche qui auraient dû intervenir en 2012 pour une mise en service en 2017.

- **Pourquoi cela bloque-t-il ?**

La question du tracé étant réglée, c'est le coût très important de ce projet qui pose le plus problème : un investissement de 4,9 milliards d'euros est nécessaire. Lorsque le dossier est finalement relancé par la loi Macron du 6 août 2015 (alors ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique) – qui permet la création de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) –, un montage financier est acté et, en mars 2017, les acteurs du projet s'entendaient sur la répartition des « frais ». L'Union européenne serait prête à apporter 2 milliards d'euros, dont l'essentiel d'ici à 2020, l'Etat un peu plus de 1,1 milliard, les collectivités locales 1,1 milliard, tandis que la SCSNE emprunterait 780 millions d'euros.

François Hollande a beau alors garantir que le projet est désormais « *irréversible* », l'arrivée d'un nouveau locataire à l'Élysée rebat les cartes. En présentant son « plan climat », le ministre de la transition écologique, Nicolas Hulot, annonce, le 6 juillet, une « *pause* » dans les grands projets, dont celui du canal. Le 19 juillet, répondant à une question d'actualité à l'Assemblée nationale, le premier ministre, Edouard Philippe, assure à son tour que ce projet « *dont [il] ne discute pas l'utilité, n'est pas totalement bouclé* ».

La proposition de la région d'avancer les deux premières années de financements prévus par l'Etat et de garantir, en lieu et place de celui-ci, l'emprunt de 780 millions d'euros « *n'est pas encore totalement satisfaisante* », explique alors le chef du gouvernement. Reste à savoir si la solution de « *compromis* » annoncée mardi se transformera en réalité. « *L'objectif, c'est d'y parvenir d'ici la fin de l'année* », a toutefois indiqué la ministre des transports au *Courrier picard*.

- **Qui est pour, qui est contre ?**

La plupart des élus locaux, en tête desquels Xavier Bertrand, président Les Républicains de la région Hauts-de-France, soutiennent vigoureusement ce projet. Selon leurs calculs, de 7 000 à 13 000

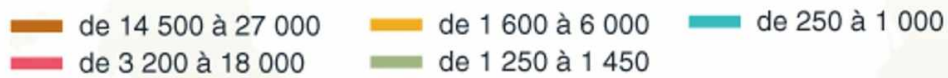
emplois pourraient être créés pendant les cinq ans de construction, puis de 25 000 à 50 000 emplois directs ou indirects par la suite. L'essentiel des emplois sera créé sur les quatre méga-plateformes logistiques prévues.

L'opposition au projet vient principalement des rangs des écologistes. « *Le canal Seine-Nord Europe ne sauvera pas les Hauts-de-France* », martèle par exemple Barbara Pompili, députée de la Somme (La République en marche) et présidente de la commission du développement durable à l'Assemblée nationale. « *Je suis élue des Hauts-de-France et j'ai la conviction que ce projet est mauvais pour notre région et qu'il ne répond en rien aux enjeux de développement qui sont face à nous* », a-t-elle écrit lundi dans un message publié sur sa page Facebook, craignant qu'« *un seul projet – très discutable – [ne brûle] toutes les marges de manœuvres des collectivités* ».

Le premier ministre lui-même n'est pas fondamentalement convaincu du bien-fondé du projet, même s'il assure les députés du contraire. En mars 2015, alors député de Seine-Maritime et maire du Havre, il avait fait part de son « *inquiétude* » en posant une question au gouvernement à l'Assemblée, estimant que le projet aura un « *impact environnemental considérable, sans que rien ne garantisse la réalité du report modal de la route vers le canal* ». « *Il y a mieux à faire que le canal Seine-Nord* », assénait-il encore huit mois plus tard, dans un entretien à chantiersdefrance.fr.

Une liaison de grand gabarit entre la Seine et le nord de l'Europe

Gabarit des principales voies navigables européennes, en tonnes





Le canal Seine-Nord Europe INFOGRAPHIE LE MONDE

Le Monde