

## Seine-Nord va plus vite que l'A24

jeudi 27.09.2007, 08:22



PHOTO PASCAL GÉRARD.

Le canal plus rapide que l'autoroute ? Pour la vitesse pure des marchandises transportées non... mais pour les étapes techniques avant le lancement du chantier, sans doute. Dans le match entre la voie d'eau et le bitume, la préférence des décideurs semble désormais aller vers la première option.

Pas de trêve pour l'avancement du dossier Seine-Nord. Il y a peu à Amiens, plusieurs centaines de personnes écoutent le patron de Voies Navigables de France et le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, faire un point de l'état d'avancement du projet.

Intime conviction dans l'amphithéâtre : l'eau et les péniches passeront sous les ponts de Seine-Nord avant que les voitures ne roulent sur le bitume de l'A24. Le canal n'a plus que des avantages...

### > Feu vert pour le chânon manquant.

- La commission d'enquêtes publiques a donné un avis favorable au projet. Le réseau fluvial européen comporte un goulet d'étranglement. Pour permettre aux convois fluviaux de 4 400 tonnes de desservir à partir des ports de Dunkerque, du Havre, d'Anvers ou de Rotterdam le bassin de la Seine, il faut réaliser ce barreau d'une centaine de kilomètres entre l'Oise et le canal de Dunkerque-Escaut. Cette nouvelle infrastructure ouvrira la porte à tout un réseau fluvial à grand gabarit qui va déjà de l'Europe du Nord à la mer Noire.

### > Ami du développement durable. -

À l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique et l'effet de serre, le futur canal affiche sa fibre écolo. Il s'agit de transférer chaque année de la route vers la voie d'eau l'équivalent de 500 000 poids lourds à l'horizon 2020 en sachant qu'un seul convoi à grand gabarit transporte l'équivalent de 220 camions. Autre économie avancée : une réduction de 220 000 tonnes d'émission de CO2.

### > Impressionnantes mensurations. -

Entre Janville dans l'Oise et Aubencheul-au-Bac, au nord de Cambrai, Le futur canal s'étirera sur 106 km. Il aura une largeur de 54 m, une profondeur de 4,5 m. Il comportera sept écluses et trois ponts canaux. Le chantier nécessitera le déplacement de 55 millions de mètres cubes de terre et la réalisation de 59 ponts routiers ou ferroviaires pour permettre le franchissement du canal.

### > Ami de l'emploi. -

Pour ses promoteurs, Seine-Nord créera rapidement entre 10 000 et 12 000 emplois, dont 4 000 directement liés à cet énorme chantier. C'est dans la logistique que beaucoup de postes nouveaux devraient voir le jour car quatre zones d'activités vont être implantées le long du canal dont une dans la région, à Marcoing. À un degré moindre, d'autres retombées sont prévues dans le tourisme avec la mise en place de quatre escales et d'un port pour la plaisance.

### > Le calendrier. -

Avant la fin de l'année, le Conseil d'État devrait décréter l'utilité publique du projet. Les années 2008 et 2009 seront consacrées aux acquisitions foncières, à la finalisation du tracé et aux travaux préparatoires. Le chantier devrait s'échelonner sur la période 2010-2014 pour une mise en service au plus tard en 2015.

### > Le budget. -

À Amiens, le secrétaire d'État aux Transports s'est clairement prononcé en faveur d'un partenariat public-privé. Le secteur privé (géants du BTP, majors du secteur transports et logistique), pourrait apporter 25 % à 30 % dans le financement du projet dont le coût global avoisinera 4 milliards d'euros. Les scénarios du montage financier tablent sur une participation de l'Union européenne et des États qui tireront bénéfice du projet (France, mais aussi Belgique, Pays-Bas, Allemagne) comme des régions concernées (Île-de-France, Picardie, Nord - Pas-de-Calais, Haute-Normandie mais aussi Flandre et Wallonie...) Quant aux utilisateurs du canal, ils paieront un péage. •

DOMINIQUE SERRA

## **NOS DOSSIERS**

> [Canal seine-Nord, un chantier fluvial pharaonique](#)

> [A 24, autoroute de la discorde](#)