



Pour tenir compte des difficultés de liaisons résultant de l'itinérance de notre profession, merci d'adresser le courrier en double exemplaire :

Mr Daniel CLAEYS –Président – BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE calimero-fluvial@hotmail.fr

Mr Jacques DELHAY – secrétaire – 1158 Chemin du halage – 59500 DOUAI ms.esmeralda@proximus.be

Le 17 Octobre 2013

REFLEXION SUR L'AVENIR Des liaisons fluviales SEINE – NORD – EUROPE

**Contribution des représentants de la profession des transporteurs Fluviaux
à la mission confiée à Monsieur PAUVROS
Député de Maubeuge**

Le Syndicat La Glissoire observe avec inquiétude la remise en cause du projet Seine Nord Europe qui est vécu comme un énorme pas en arrière après les espoirs de développement du réseau fluvial qu'il avait fait naître.

Le contenu du rapport Mobilité 21 et l'instruction du 1^{er} Ministre sur la préparation des Contrats de Plan Etat Régions confirment les choix gouvernementaux de maintenir le transport fluvial au rang du parent pauvre des transports : ce choix contredit totalement toutes les affirmations sur le développement durable et entraîne dans la profession une profonde crise de confiance à l'égard des institutions publiques qui s'ajoute au constat permanent de détérioration quotidienne du réseau.

Dans ce contexte, les représentants bateliers ont jugé indispensable d'engager une réflexion visant à proposer une autre approche du développement des Voies Navigables dans ce pays, et notamment, dans un premier temps, dans la liaison entre la Bassin de la Seine et le Nord de la France, en lien avec le réseau Européen.

UN PREMIER CONSTAT : des grands projets ou rien !

La particularité française en matière de développement du réseau fluvial est de n'imaginer QUE DES GRANDS PROJETS qui se discutent sur plusieurs dizaines d'années et sont remis en cause au moment où ils sont sur le point d'aboutir.

Ainsi en a-t-il été du projet Rhin-Rhône qui présentait quand même la particularité d'annoncer la dégradation profonde des paysages de la vallée du Doubs en noyant des espaces considérables. On a ainsi offert des arguments en or aux détracteurs du projet.

Pour Seine-Nord- Europe, le dimensionnement des ouvrages, les hauteurs de chute des écluses (jusqu'à 37 m), le manque de réalisme en matière de dépenses engagées, le manque de cohérence avec les voies aux deux extrémités (Oise et Canaux du Nord) et la surestimation des recettes théoriques ne pouvaient que conduire à la plus grande méfiance : cela se traduit aujourd'hui par le grand « coup de frein » que l'on connaît.

Ces deux expériences ne semblent pas avoir conduit les services en charge de réfléchir aux projets de développement des Voies Navigables à modifier leur approche : on voit déjà poindre un énorme projet de liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin qui apparaît comme la photocopie conforme des deux projets précités : grand projet qui va être en discussion pendant un quart de siècle avec les plus gros risques d'être jeté à la poubelle avant de voir le jour...et le transport fluvial ne subsistera vaille que vaille que dans les grands

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 notable 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.

Parvenu à ce stade,

- Le Canal du Nord aurait un potentiel théorique optimal de 22 millions de tonnes/an en assurant une exploitation de 14 heures par jour sur 350 jours par an : ce chiffre est obtenu en considérant que le temps d'éclusage serait de 30 minutes (dans la réalité, avec les chutes actuelles standardisées à 7m par ouvrage, cette estimation est largement excessive et ramenée à 23 ou 25 minutes)
- Les écluses étant construites pour permettre le transfert de l'eau d'une écluse dans l'autre (parallèle), on se trouve ainsi avec une épargne de 50% des consommations d'eau à chaque groupe d'écluse.

Canal de St Quentin et canal latéral à l'Oise

Ces canaux présentent la particularité d'avoir été construits avec 2 écluses accolées dont l'une est de 5m20 X 40m et l'autre de 6m X 40m.

Une solution d'évolution de ce canal pourrait consister à allonger de 30m l'écluse la plus large (coût modéré) et permettre ainsi le passage de bateaux de type « Canal du nord » et doubler de cette façon la capacité d'emport d'une unité fluviale sur les parties ainsi aménagées.

Un tel programme accompagné du relèvement des ponts et de dragages adaptés devrait être envisagé au moins à chaque extrémité du canal pour améliorer des dessertes comme Masnières (par le Nord) et Chauny ou La Fère (par l'Oise), voire St Quentin pour y relancer une activité portuaire qui a disparu.

Cela permettrait d'anticiper sur les risques liés à la diminution du nombre de bateaux Freycinets et au départ en retraite de nombreux bateliers âgés, mouvement qui conduira inévitablement à des difficultés pour trouver des bateaux en nombre suffisant pour maintenir les trafics.

La rivière d'Aisne :

La dimension des écluses (7m80 x 45 m) permettrait d'envisager un programme de rallongement de ces ouvrages à une longueur de l'ordre de 70 à 80m afin de faire passer des bateaux de type Chalands de Seine.

Le mouillage actuel autorise un tirant d'eau de 2m à 2m10. L'opération lancée par VNF de reconstruire les barrages de cette rivière en PPP (partenariat Public Privé) **n'a absolument pas intégré la moindre notion de profiter de cette opération pour permettre aux nouveaux barrages de relever les plans d'eau amont de 0m50 voire un peu plus pour augmenter le mouillage disponible et créer de meilleures conditions d'exploitation.**

Le cumul de ces deux initiatives permettrait de transporter des tonnages de l'ordre de l'ordre de 700 tonnes à 800 tonnes par unité.

Il est surprenant de ce point de vue que VNF ne semble pas avoir intégré dans ses projets de remise en état des barrages de l'Aisne et de la Meuse la moindre notion visant à faire évoluer ces deux voies d'eau.

Il faut enfin noter deux choses :

- Le silo de Venizel expédie vers Pont Ste Maxence en camions de 44 tonnes où les céréales sont transférés sur des gros bateaux pour aller à Rouen avec un prix payé au batelier qui le conduit à la ruine.
- La rivière d'Aisne est une antenne en direction de Reims et des céréales de Champagne : La poursuite d'un tel programme jusqu'aux portes de Reims assurerait les meilleures conditions d'un transfert modal vers le fluvial.

L'Aa canalisée :

L'existence d'un potentiel énorme de trafic vers la région Parisienne avec les Carrières du Boulonnais est l'exemple type de la perte de marché : faute d'avoir réalisé les quelques investissements peu coûteux permettant d'optimiser les capacités de chargement des unités fluviales, on assiste aujourd'hui à un transfert de ces tonnages vers le rail jusqu'en région Parisienne (plate forme de Limay).

Les canaux Freycinet :

Qu'il s'agisse de la Somme canalisée, du canal de la Sambre à l'Oise, de la Lys canalisée, accepter l'idée qu'on les laisse dans leur état actuel signifie que tout retour au transport fluvial devient de jour en jour plus aléatoire, voire irréaliste.

Ce faisant, on tourne le dos à toute perspective de favoriser l'implantation d'activités semi industrielle de moyenne dimension sur des territoires qui deviennent à vocation exclusivement agricole. Cela dit, même la production agricole mériterait de pouvoir bénéficier du transport fluvial : cela suppose que « l'outil canal » évolue et que les conditions de transport et les services offerts soient attractifs pour les clients

Des solutions techniques existent qui peuvent commencer par l'allongement des écluses Freycinet (et des bateaux) à 50 ou 55 m et le relèvement des plans d'eau et des ponts pour augmenter le tirant d'eau à charge : de tels bateaux seraient susceptible d'emporter des lots de 400 tonnes sans problème, voire 500 tonnes suivant les options choisies.

En conclusion, il y a de nombreuses possibilités d'orienter les choses vers une évolution des voies d'eau existantes afin de capter des tonnages nouveaux et répondre aux objectifs annoncés de transfert modal.

- Cela suppose de faire des choix.
- Cela suppose d'élaborer un plan sur le moyen et le long terme pour donner au monde industriel une lisibilité de ce que lui offrira le mode fluvial à tel ou tel endroit dans les 5 ans ou les 10 ans, 15 ans qui viennent.
- En l'absence de ces perspectives, on assiste à l'implantation de nouvelles installations loin des voies d'eau : ainsi, des silos qui étaient en bord à voie d'eau et qui nécessitaient une mise aux normes ont été abandonnés au profit de nouvelles implantations éloignées du fluvial.

Faut t'il persévérer dans la stratégie des grands projets, ou faut t'il s'orienter vers un programme d'évolution de nos réseaux qui tienne compte du potentiel de marchés existants pour permettre à la voie d'eau de les capter.

Dans une telle démarche, les besoins rationnels des Régions et de leur tissu industriel ont toute leur place. Il est regrettable de ce point de vue de constater que les collectivités soient contraintes d'investir dans des chantiers routiers coûteux pour pallier le déficit du potentiel fluvial (ne serait-ce qu'en matière de transport de marchandises dangereuses).

Notre syndicat représentant la batellerie artisanale reste à votre disposition pour participer concrètement aux réflexions sur le devenir du transport fluvial.

Le Secrétaire National

Jacques DELHAY