









Canal Seine-Nord Europe : maillon logistique majeur

Le projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) a fait couler beaucoup d'encre pendant des décennies. Il a failli tomber à l'eau, faute de financement par l'Etat. Mais il est bel et bien à flot, se félicite Franck Dherain, vice-président du conseil régional des Hauts-de-France, en charge des transports : « C'est l'un des plus grands chantiers actuellement menés dans l'Hexagone, le plus gros concernant les infrastructures. Le premier coup de pioche est prévu au deuxième semestre 2020, et l'inauguration à la mi-2027. » Le tracé s'étire sur 107 kilomètres, de Compiègne, en région parisienne, à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. Il connecte donc les bassins de la Seine et de l'Oise aux 20 000 kilomètres de réseau fluvial à grand gabarit du nord de l'Europe. « Le canal était le chaînon manquant pour arriver au centre de Paris, constate Laurent Desprez, directeur

du pôle Euralogistic, installé près de Lens, à moins de 30 kilomètres au nord du CSNE. Il va créer un corridor de massification des flux, connecté à différents ports, comme Dunkerque, Rouen ou Le Havre. » Les bateaux de taille importante, équivalente à 150 ou 200 camions, pourront y naviguer : une alternative intéressante – et compétitive en termes de prix – aux poids lourds circulant sur des axes routiers très fréquentés. Le long du cours d'eau s'implanteront des plates-formes multimodales et les activités induites par le CSNE devraient générer plus de 30 000 emplois. La réalisation de cet ouvrage

majeur nécessite un investissement de 4,9 milliards d'euros, pris en charge à 40 % par l'Union européenne, le reste étant financé, à parts égales, par l'Etat, d'un côté, et, de l'autre, par plusieurs collectivités territoriales : les conseils régionaux d'Ile-de-France et des Hauts-de-France et quatre conseils départementaux (Nord, Oise, Pas-de-Calais et Somme). Des partenaires qui souhaitent limiter l'impact sur l'environnement : ne pas puiser dans les nappes phréatiques (l'Oise alimentera le canal), planter des arbres sur les berges et créer des écluses en cycle fermé. **S. C**

-  6 écluses + 1 écluse de jonction au canal du Nord
-  61 rétablissements routiers et ferroviaires
-  1 bassin réservoir d'eau de 14 millions de m³
-  tracé du canal
-  autoroute
-  route
-  voie d'eau (fleuve, canal...)
-  voie ferrée



infrastructures associée à la multi-modalité, qui combine voies terrestres (trains ou camions) et aériennes avec les aéroports de Beauvais ou Lille-Lesquin, mais aussi, à proximité, ceux de Roissy, Bruxelles et Liège. Sans oublier le transport par bateau... La région compte 27 ports fluviaux, dont le troisième de France, celui de Lille. Et représente 10 % du réseau navigable national, connecté avec le Benelux et bientôt le bassin Parisien, grâce au canal Seine-Nord Europe (lire encadré). De plus, la façade maritime des Hauts-de-France est la première du pays en tonnage de

DOMINIQUE BOICALO



Natacha Bouchart, vice-présidente de la région Hauts-de-France.

« Nous soutenons la logistique pour que la région devienne un hub européen, avec une façade littorale puissante, aux activités portuaires diversifiées. »

marchandises traitées. Il faut dire qu'elle abrite trois rades majeures : Dunkerque (troisième port de l'Hexagone en termes de trafic et premier pour l'importation de fruits en conteneur), Calais (parmi les principaux ports européens pour le trafic transmanche) et Boulogne-sur-Mer (premier port de pêche français en tonnage et première plate-forme européenne de transformation et commercialisation des produits de la mer). « Depuis 2017, 350 acteurs publics du secteur maritime et fluvial sont rassemblés au sein de l'association Norlink Ports, précise Natacha Bouchart, vice-présidente

du conseil régional en charge de la mer, des ports maritimes, de la pêche et de la politique du littoral. Le but est de développer les synergies et de valoriser les potentiels. » L'union fait la force face à la concurrence des ports belges ou hollandais... et face aux incertitudes liées au Brexit. Natacha Bouchart, également maire de Calais, participe à des réunions sur le sujet quasiment tous les jours : « Notre plus grande crainte, c'est la perte de fluidité et l'engorgement des infrastructures à cause du renforcement des contrôles. » Mais ce qui ne changera pas, c'est l'atout stratégique sur l'euro-corridor allant de l'Angleterre à la Méditerranée et au cœur d'un bassin de 80 millions de consommateurs dans un rayon de 300 kilomètres, comprenant les métropoles parisiennes et londoniennes, la Ruhr et la conurbation néerlandaise de la Randstad. **Stéphanie Condis**