

Le projet Seine-Escaut, futur axe majeur du commerce mondial

Pour évacuer au mieux les marchandises commandées en Chine, il y a la liaison Seine-Escaut. Largement inconnue en France, on la résume au mieux, chez les connaisseurs de la logistique ou du fluvial, au projet de canal Seine-Nord, sa partie pourtant la plus courte, mais aussi la plus importante en termes de travaux publics, de budget et de potentiels. Malgré cela la réalisation du canal Seine-Nord n'a pas toujours été une certitude. Pourtant, quelques jours avant la tenue de cette table ronde, le 22 novembre 2019, la convention de financement a été signée par le président de la République, Emmanuel Macron, le premier ministre Édouard Philippe et plusieurs ministres. En outre, le 27 juin 2019, une « décision d'exécution de la Commission européenne » avait gravé dans le marbre le canal Seine-Nord ainsi que toute la liaison Seine-Escaut indiquant que « toutes les composantes du projet Seine-Escaut sont essentielles à son achèvement ». Parmi elles, le canal Seine-Nord Europe constitue le principal maillon manquant, sans lequel le réseau Seine-Escaut ne peut pas être concrétisé. » On découvre que le projet prend en compte la rénovation et le contrôle à distance d'écluses et de barrages, la reconstruction de certains ouvrages, la construction de passerelles piétonnes et de passes à poissons. Le document fixe des dates limites : les travaux préparatoires au canal devront être commencés d'ici octobre 2020, pour une mise en service en juin 2027.

« Ce document est important, au moins pour le fait qu'il est un signal pour les marchés », se satisfait Jérôme Dezobry, directeur général de la Société Canal Seine-Nord, maîtresse d'œuvre du projet. « Ensuite, il fixe des dates qui sont impératives, ». Selon M. Dezobry les délais seront respectés, car il y a un impératif qu'on ne lit pas dans le document : celui de ne pas dépasser le budget. Il est de 4,524 milliards, ce qui, compte tenu de l'inflation prévisible d'ici 2028, amènera un coût final de 5,118 milliards d'euros, financé à plus de 40% par l'Europe. La moitié du budget général ira au canal. Selon M. Dezobry il y a peu de risque que les coûts dérapent d'abord parce que le programme ne peut être modifié que par le Conseil de surveillance de la société du canal Seine-Nord Europe, ensuite parce que la Commission européenne et un coordonnateur européen sont membres de ce conseil de surveillance.

Un canal local à vocation internationale

En ce qui concerne le canal lui-même, c'est donc deux milliards et quelques pour 107 km, sur les 100 km du réseau Seine-Escaut. « Les travaux vont permettre d'enfin faire sauter le goulet d'étranglement du canal actuel qui n'est pas à grand gabarit, et qui empêche de fait de relier le bassin parisien aux hubs belges. » La majorité de membres du conseil d'administration de la Société est constituée des représentants des collectivités locales qui financent le canal, à hauteur de un milliard d'euros dont 220 millions pour la région Hauts-de-France. « La contrepartie est que cela crée des emplois locaux, notamment grâce à une clause d'insertion, qui a déjà permis d'embaucher 140 personnes, lors de la phase d'études. On pense créer 4 000 emplois par an, en se basant sur le dernier exemple de grands travaux, celui de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, qui avait créé jusqu'à 9 000 emplois. » Logiquement, Xavier Bertrand, président de la région des Hauts-de-France, est aussi le président de la Société du canal.

Les Wallons reconstruisent leurs ponts

En Wallonie, les travaux ont démarré il y a déjà un moment. « En 2030, on aura tout fini, entre Comines et Namur », se réjouit Étienne Willame, du service public de l'eau en Wallonie. « On modernise en gros la moitié de notre réseau, soit 210 km, tout sera en grand gabarit. » Un nouveau barrage a été déjà réalisé à Kain, l'écluse d'Hérinnes a été refaite, un pont a été rehaussé du côté de Comines, près de la frontière française, « c'est d'ailleurs un exemple de coopération avec la France [avec VNF] qui a été applaudie, après un audit, par l'Europe », se félicite M. Willame. Sur l'Escaut, les

écluses ont été toutes modernisées avec commande à distance et dragage de la rivière. « *On a déjà amélioré l'offre de services !* », qui butera sur le goulet d'étranglement d'Aubenchoul-au-Bac tant que le canal jusqu'à Compiègne ne sera pas creusé. Celui de la ville de Tournai ayant déjà été résolu. Le fameux Pont des Trous, vestige médiéval et un des emblèmes de la ville, a été en partie démonté et remonté de façon à élargir le passage entre les arches centrales. « *Cela a pris dix ans de discussions, de concertations, mais on arrivera ainsi à passer de 10,5 à 11,4 m. Et le quartier tout autour est déjà en train d'être rénové.* » L'autre portion du goulet c'est le Pont-à-Ponts. « *C'est l'endroit le plus étroit du passage de la ville, avec 16 m, certes, mais dans une courbe mauvaise, il fallait élargir à 19 m, les berges ont été refaites, et le pont a été démonté et remplacé par un autre ouvrage, plus haut. En 2022, toute la partie tournaisienne du projet Seine-Escaut sera achevée.*

En Flandres, les choses avancent également Il faut dire que les Flamands n'ont jamais cessé de moderniser leur réseau, modernisant par trois fois le Canal Albert, artère vitale entre Anvers et Liège qui est aujourd'hui traversée par des ponts à 9,10 m autorisant le passage de barges portant quatre couches de conteneurs. Chris Danckaerts, directeur de De Vlaamse Waterweg, homologue flamand de VNF, l'assure « *La calibration de la Lys, en grand gabarit est en cours depuis 2009. On est en train de refaire deux écluses, et trois autres sur la portion comprise entre Gand et la frontière française.* » Deux ponts ont été rebâties, les remplaçants sont plus hauts, ils culminent à 7 m, afin de faire passer des barges à trois niveaux de conteneurs. Dix autres ouvrages attendent leur tour d'ici fin 2023. Les travaux flamands seront finis, nous assure M. Danckaerts, en 2027. « *Pour nous, la date du 22 novembre est vraiment mémorable, car cela va tout changer. On ne peut désormais plus reculer, et ce missing link qu'était le tronçon Seine-Nord va enfin voir le jour.* »

Une création de savoir-faire

Il ne manquait que cela pour rendre la Belgique heureuse. Le trafic pourra sans doute passer de 5 à 45 millions de tonnes en France, grâce à ce canal. Directeur général de VNF, Thierry Guimbaud, tout en évoquant le rôle important pour le projet Seine-Escaut des Belges et des élus des collectivités des Hauts-de-France : « *Ces derniers nous disent que le projet ne doit pas se résumer à du génie civil, qui en réduirait l'adhésion, car il est un projet logistique d'intérêt national.* », rappelle l'objet du projet :relier le plus gros marché européen, le bassin parisien à la banane bleue afin de renforcer la place du transport fluvial en France « *C'est un appel d'air extraordinaire... qui le sera peut-être aussi pour l'emploi et les savoir-faire.* », « *la capacité à construire un canal n'a pas été sollicitée, en France, depuis cent ans. On a encore des savoir-faire, on verra s'ils sont encore au niveau. C'est un vrai challenge !* » Et un potentiel effet domino sur la formation professionnelle et l'acquisition de compétences par les entreprises choisies. Ce projet, en plus du Grand Paris et des Jeux Olympiques de 2024, c'est une sollicitation jamais vue du secteur du BTP en France. Une occasion unique. En attendant, le centre de contrôle du canal a déjà été inauguré le 17 octobre 2019 à Waziers, près de Douai, dans un bâtiment existant entièrement rénové. « *Quand on aura terminé les travaux dans les Hauts-de-France il pourra piloter 29 écluses, dont 5 grandes.* » Et ce, à partir de 2022.