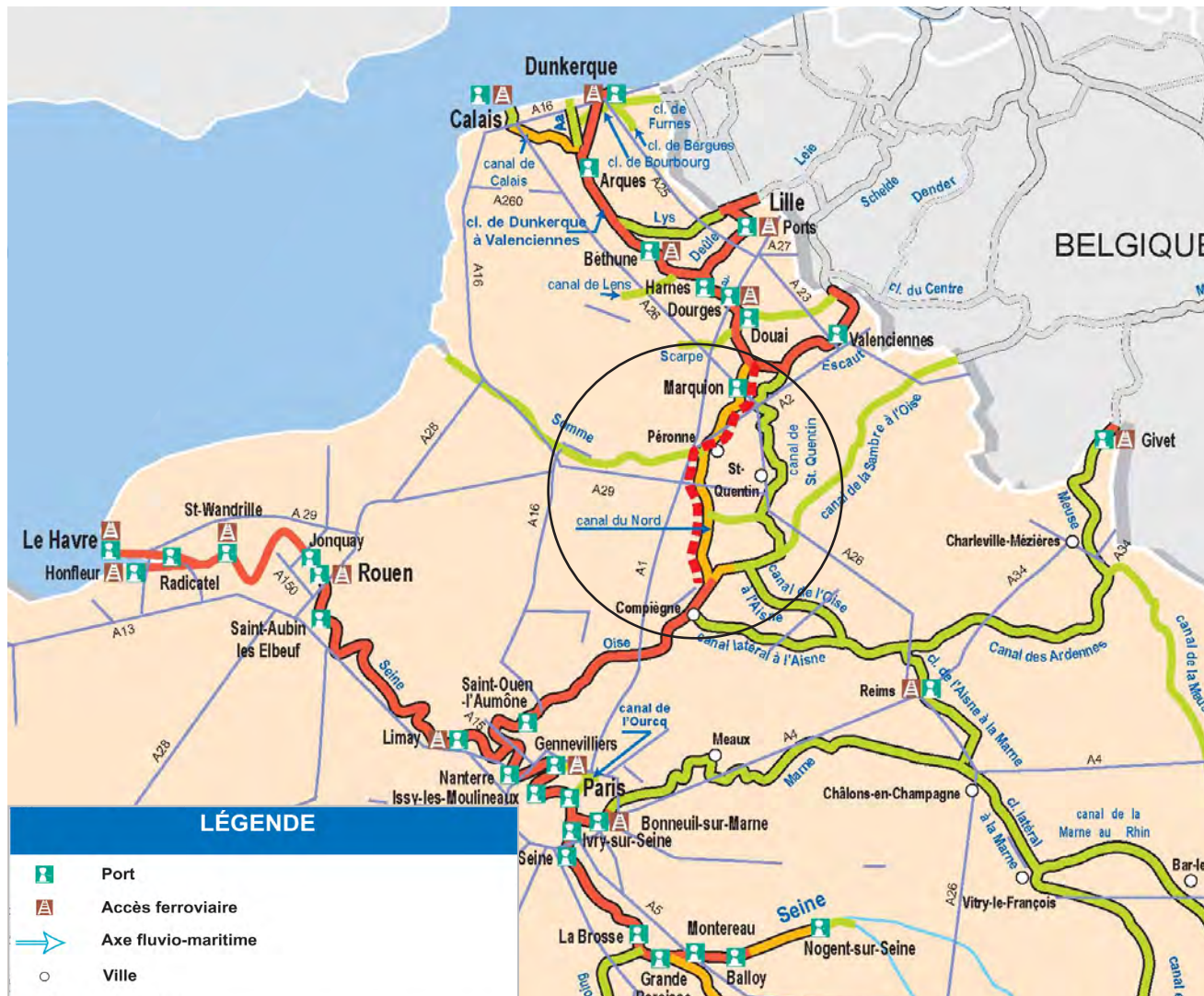


# Le projet SNE représenté « à plat »



Document VNF 2008

Sur cette carte de Voies navigables de France (VNF), où nous avons entouré le projet SNE, le canal du Nord actuel est représenté en orange, car il est limité aux bateaux de moins de 800 tonnes. Si on veut créer un lien nord-sud à la « norme européenne » de 4 400 t, il peut paraître simple de tracer une ligne en gros pointillés rouges : le projet SNE. Parallèle à l'actuel canal du Nord, il relierait, à grand gabarit, la Seine au réseau des canaux nord-européens. Mais cette « évidence cartographique » ne représente pas forcément le meilleur choix en matière d'investissement dans les infrastructures de transport de fret du nord de la France.

Les projets de liaisons fluviales sont toujours présentés comme devant combler un « chaînon manquant ». Il suffirait donc d'une carte pour prouver leur nécessité...

Mais cette évidence cartographique cache des réalités géographiques et environnementales, et ne saurait dispenser d'une solide démonstration économique.

Une carte « plate » ne peut pas révéler l'importance des chantiers à prévoir (ouvrages gigantesques, 55 millions de m<sup>3</sup> de déblais et remblais...) avec les coûts et dégâts qui en résulteraient. C'est pourquoi nous pensons faire œuvre utile en produisant, dans les pages qui suivent, des documents qui prennent en compte le relief et des schémas parlants pour l'économie des transports.

**Pourquoi une « simple » liaison de 106 km de long est-elle si chère à construire (5 à 7 milliards, selon les années et les reconfigurations) ?** Parce qu'elle doit franchir un seuil entre les bassins de l'Oise et de l'Escaut. Et que cela impose, entre autres, la construction de hautes écluses.

Dans le domaine du transport fluvial, le relief est un facteur primordial, souvent rédhibitoire. **Un canal « interbassin » (franchissant un seuil entre deux bassins fluviaux) coûte jusqu'à 30 fois plus cher au kilomètre qu'un canal de plaine\*.**

C'est la raison pour laquelle l'Europe fluviale se situe naturellement dans la vaste plaine du Nord-Ouest.

Pourquoi le réseau Freycinet à petit gabarit des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles (ici figuré en vert), s'est-il développé en osant franchir, lui, les seuils interbassins ?

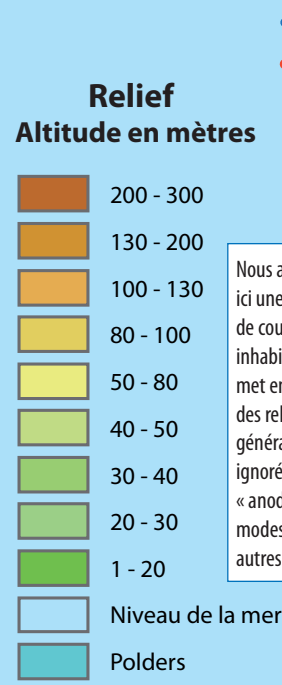
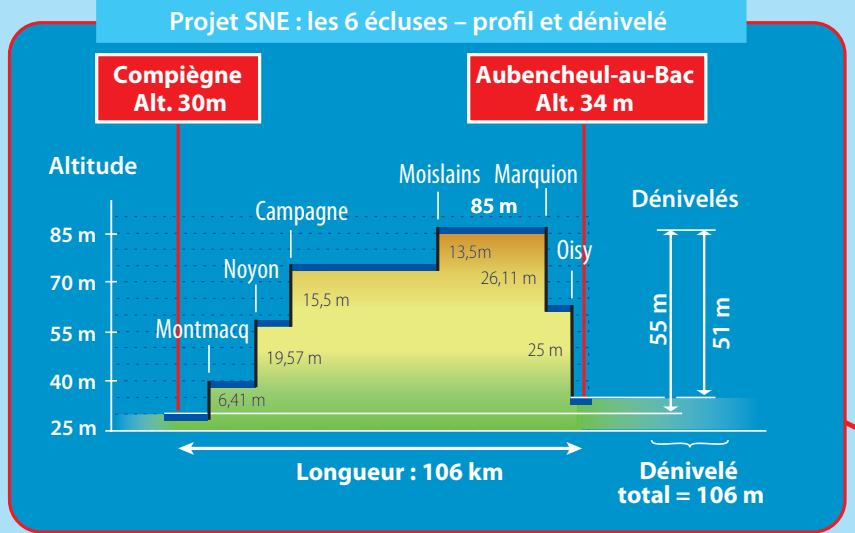
1/ À l'époque, l'utilité de ces canaux était majeure, surtout pour ceux qui datent d'avant le chemin de fer et sur lesquels a reposé l'essor économique du pays.

2/ Leurs modestes besoins en eau (bateaux de moins de 300 t) les rendaient compatibles avec les ressources hydrographiques des régions traversées. Ce qui n'est plus du tout le cas pour les liaisons à grand gabarit comme SNE (bateaux de 4 400 t).

\* Ratio constaté en Allemagne entre l'aménagement du Main et la liaison Main-Danube.

# Le projet SNE représenté « en relief » : un seuil à franchir entre Oise et Escaut

La zone propice au transport fluvial à grand gabarit est obligatoirement une plaine. En l'occurrence, celle du Nord-Ouest européen (en vert).



Nous avons adopté ici une échelle de couleurs inhabituelle, qui met en évidence des reliefs généralement ignorés car « anodins » pour les modes de transport autres que le fluvial.



Le projet SNE (en rouge) est présenté comme le « maillon manquant » d'un grand réseau européen. Sur une carte sans relief (p. 2), on peut y croire. En fait, le mode fluvial en Europe n'a de réelle pertinence que dans les plaines du Nord-Ouest (en vert), car le franchissement d'un « seuil interbassin » (en zone marron) nécessite de **hautes écluses**. **Outre leurs coûts de construction et de fonctionnement**, qui devraient induire des péages dissuasifs, ces écluses nécessitent **des pompages d'eau... qui doubleraient la consommation énergétique des bateaux\***!

(\* ) De l'ordre de 16 gep/t.km au lieu de 8 gep/t.km.