VERSION ÉVOLUTIVE
NE PAS REPRODUIRE

6e édition – décembre 2023

CSNE
Canal Seine-Nord Europe

LES FAUX-SEMBLANTS DU PROJET DE CANAL SEINE-NORD EUROPE

La liaison Seine-Escaut à l'épreuve des cartes

100 schémas et cartes originales

par Pierre Parreaux

et le CLAC, Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins

Le présent document est un support de conférence qui n'intègre pas la totalité des propos du conférencier. Il ne prétend pas être lisible indépendamment de ces propos.

Il rassemble les cartes et les schémas originaux du CLAC, qui permettent d'appréhender visuellement la problématique du CSNE et des liaisons fluviales.

Pour les informations détaillées et les sources, voir le site et les brochures du CLAC :

www.clac-info.fr

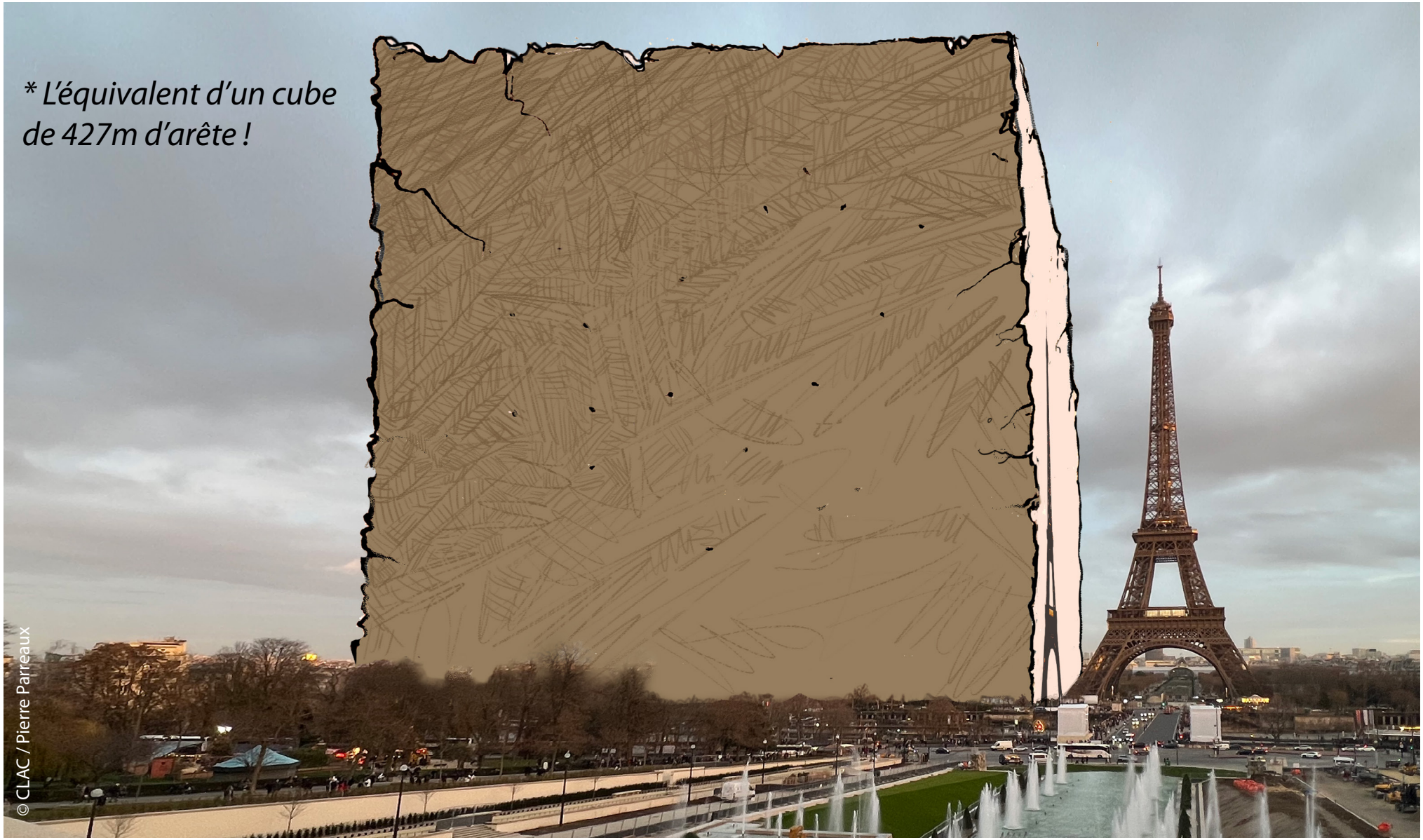
PROJET CSNE : 78 MILLIONS DE M³ DE TERRASSEMENT, DONT 30 MILLIONS DE M³ DE DÉBLAIS À « CASER » DANS LA NATURE.



Travaux d'aménagement du grand canal Main-Danube, au même gabarit que CSNE.

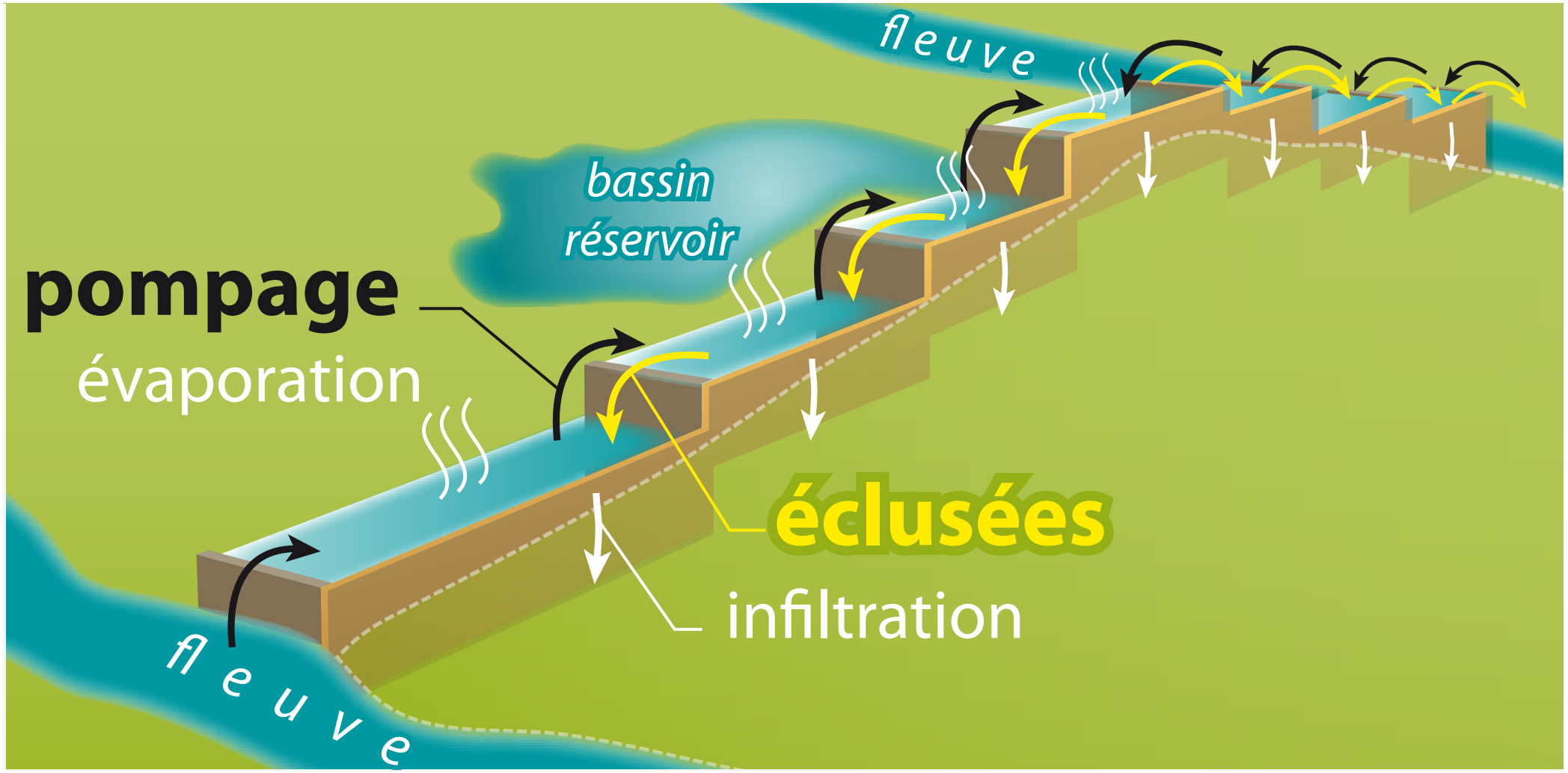
Photo : Herbert Liedel & Helmut Dolhopf

78 MILLIONS DE M³ DE TERRASSEMENT* !
LES PLUS GRANDS TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE QUE LA FRANCE AIT JAMAIS CONNUS.



35 MILLIONS DE M³ D'EAU
DANS LE CANAL ET SON BASSIN RÉSERVOIR

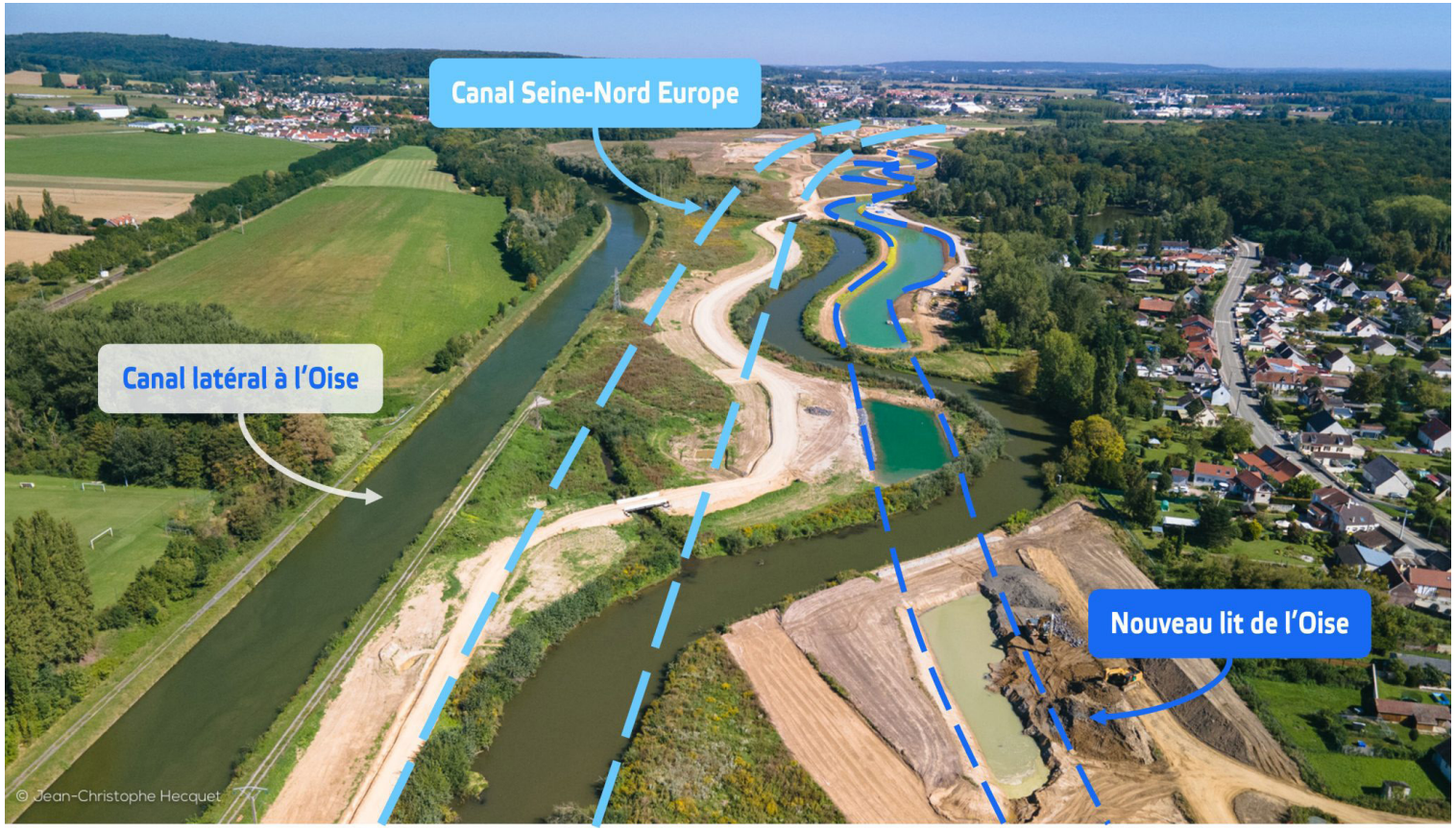
*(Ensemble sur lit étanche. **55 fois** la mégabassine de Sainte-Soline dans le Poitou)*

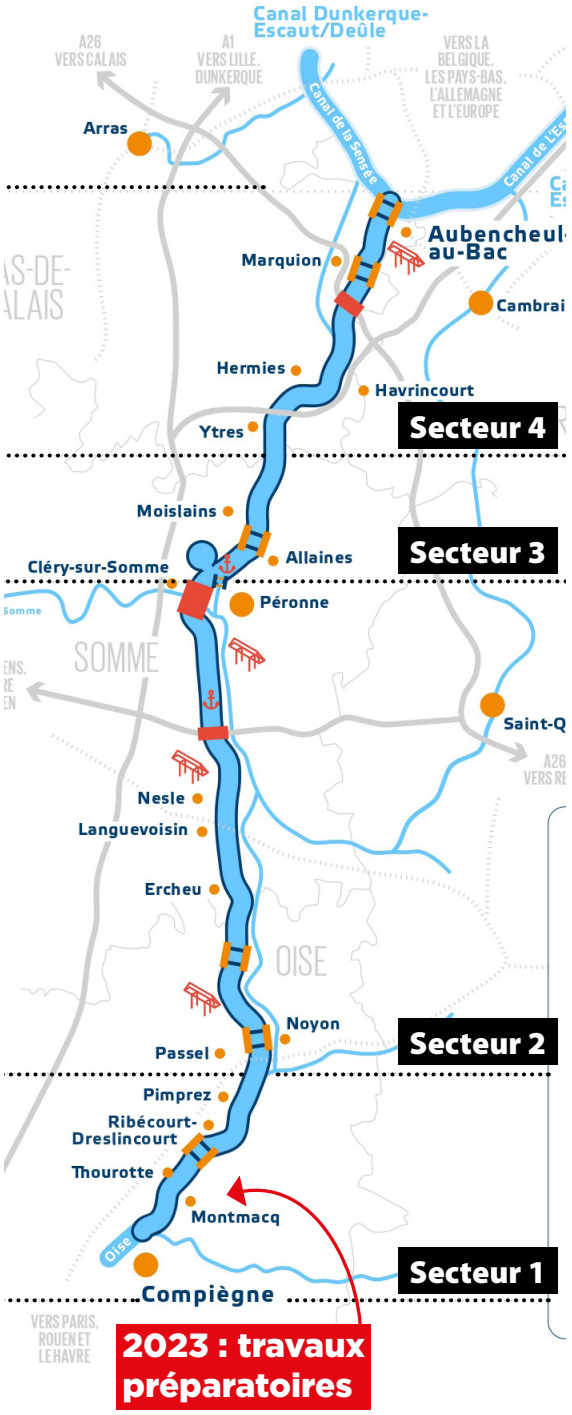


À QUOI BON S'OPPOSER EN 2024 AU PROJET CSNE ?

1 - LES TRAVAUX ENGAGÉS EN 2023 SONT DES TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET NON LA CONSTRUCTION DU CANAL LUI-MÊME

Il s'agit, entre autres, dans le secteur 1 au nord de Compiègne,
de déplacer le lit de l'Oise sur 4 km de son cours…
pour faire la place au « futur » canal.





À QUOI BON S'OPPOSER EN 2024 AU PROJET CSNE ?

2 - IL EXISTE DANS LE MONDE DES TRAVAUX DE CANAUX COMMENCÉS, PUIS ABANDONNÉS





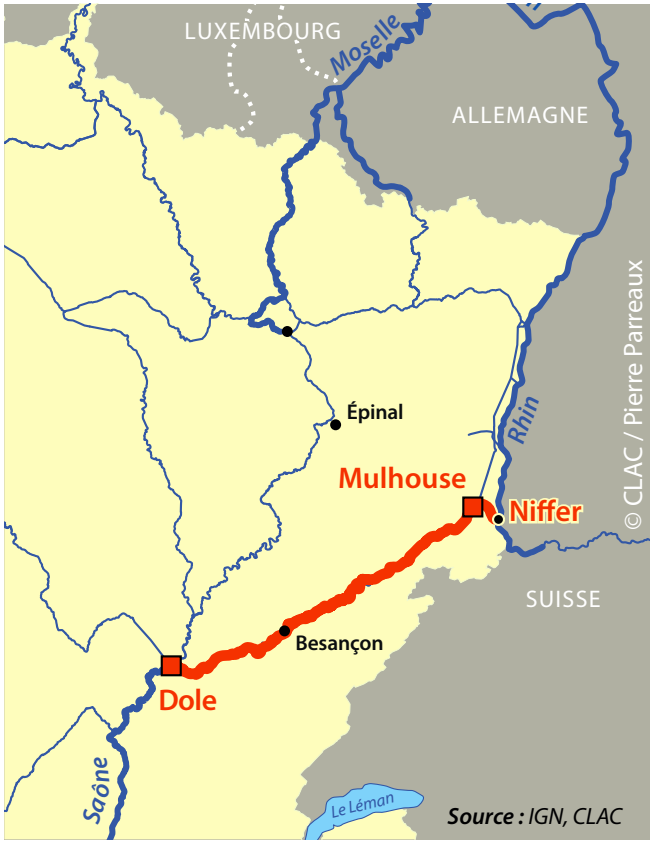
Photos : Pierre Parreaux

UN EXEMPLE FRAPPANT : SUR LES 229 KM DU PROJET DE GRAND CANAL RHIN-RHÔNE, ABANDONNÉ EN 1997...

... 15 KM AVAIENT ÉTÉ PRÉMATURÉMENT RÉALISÉS EN 1995.

Le tronçon Niffer-Mulhouse avait été construit pour signifier que le grand canal Rhin-Rhône était inéluctable.

Les arguments des opposants, associés aux doutes émis par l'État et à l'arrivée d'une écologiste à la tête du ministère de l'Environnement, ont eu raison du projet.



NOUS DÉFENDONS
LE TRANSPORT FLUVIAL
À PETIT ET À GRAND GABARIT

MAIS...

NOUS CONDAMNONS
LES PROJETS DE LIAISONS
FLUVIALES INTERBASSINS
À GRAND GABARIT EN FRANCE



© CLAC / Pierre Parreaux



© CLAC / Pierre Parreaux

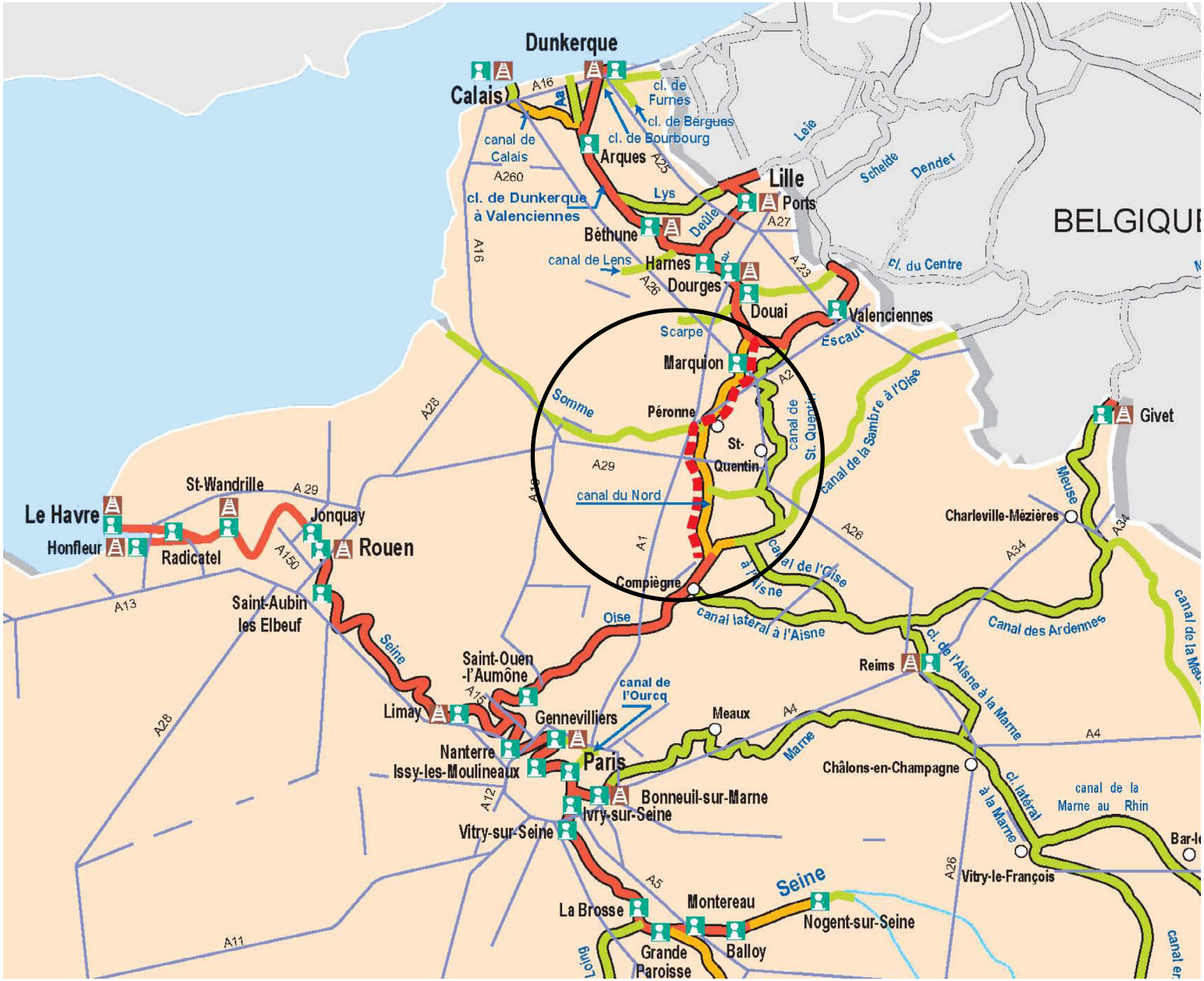
« L' ÉVIDENCE CARTOGRAPHIQUE »
DES PROMOTEURS DU CSNE
IGNORE :

- L'EXISTENCE DU RELIEF
- L'EXISTENCE DU CANAL DU NORD
- L'EXISTENCE DES VOIES FERRÉES

ET DES CORRIDORS FERROVIAIRES EUROPÉENS

... SUR LE MÊME TRACÉ QUE LE PROJET CSNE

LE PROJET CSNE REPRÉSENTÉ SUR UNE CARTE SANS RELIEF : UNE « ÉVIDENCE CARTOGRAPHIQUE »



Source: VNF

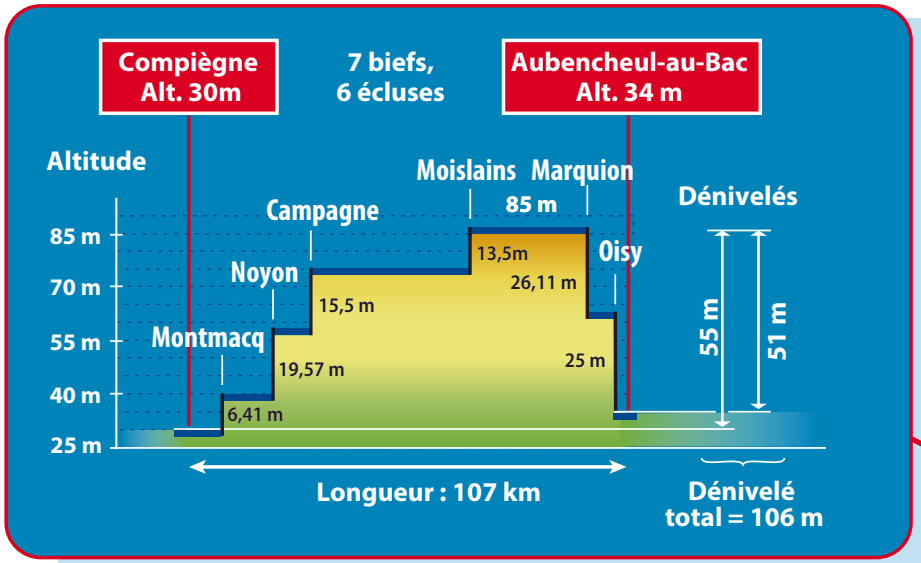
Les projets fluviaux de liaisons interbassins mettent en avant des « chaînons manquants ».

Mais cet argument « *il faut relier* » est avant tout… cartographique !

VNF souhaite compléter son réseau, en réalisant enfin le projet CSNE, qui traîne dans les cartons depuis les années 1980.

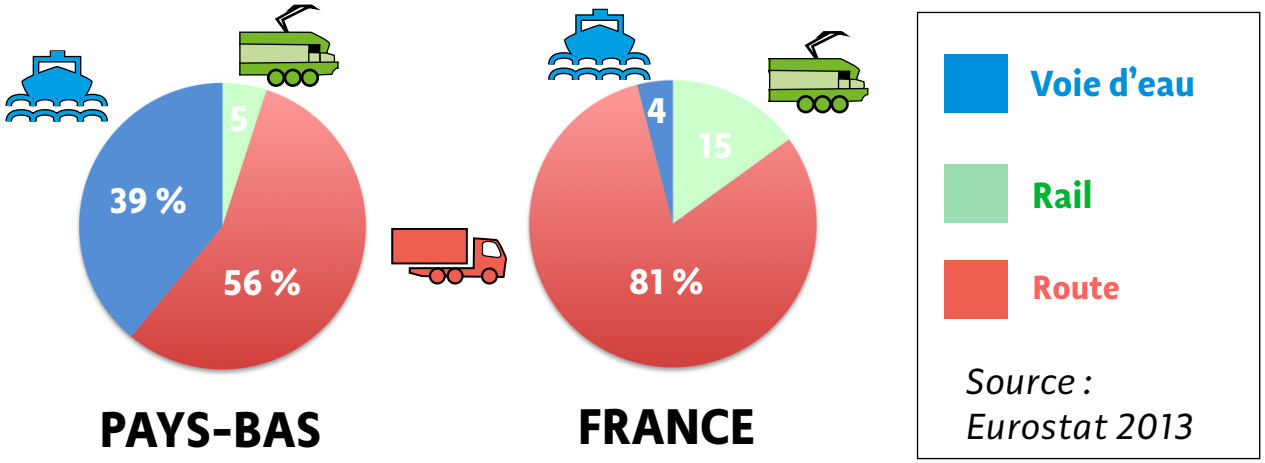
Or, on va le voir, cette ferme volonté a de moins en moins de justifications économiques et écologiques au XXIe siècle.

LE PROJET CSNE REPRÉSENTÉ « EN RELIEF » : UN SEUIL À FRANCHIR ENTRE OISE ET ESCAUT



© CLAC / Pierre Parreaux

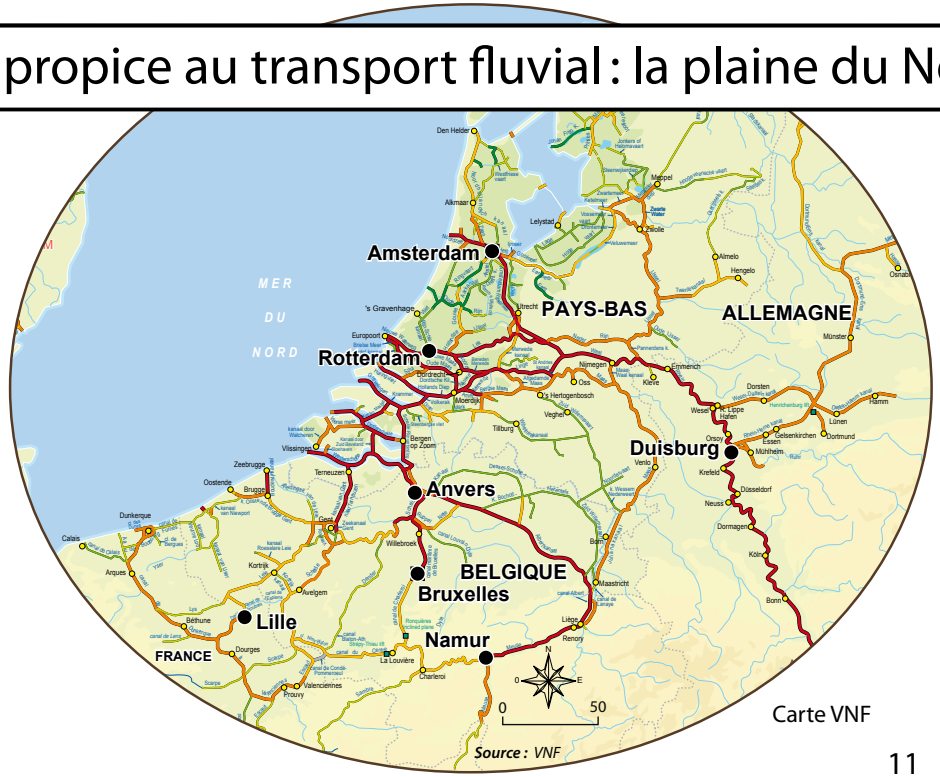
L'ARGUMENT DU « RETARD ÉNORME DE LA FRANCE SUR LES PAYS DU NORD » IGNORE LA RÉALITÉ TOPOGRAPHIQUE



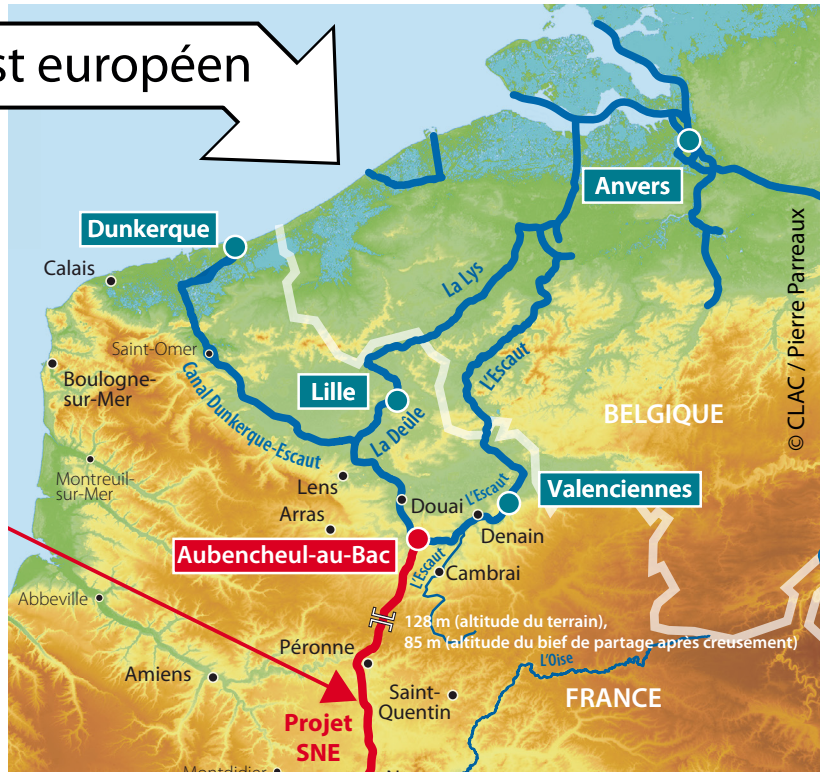
La géographie de la France ne lui permettra jamais d'approcher la part de fluvial du « Plat Pays ».

En revanche, ses 26 200 km de voies ferrées (hors LGV) doivent impérativement être mieux (ré)utilisées pour arrêter le « tout camion ».

Zone propice au transport fluvial : la plaine du Nord-Ouest européen



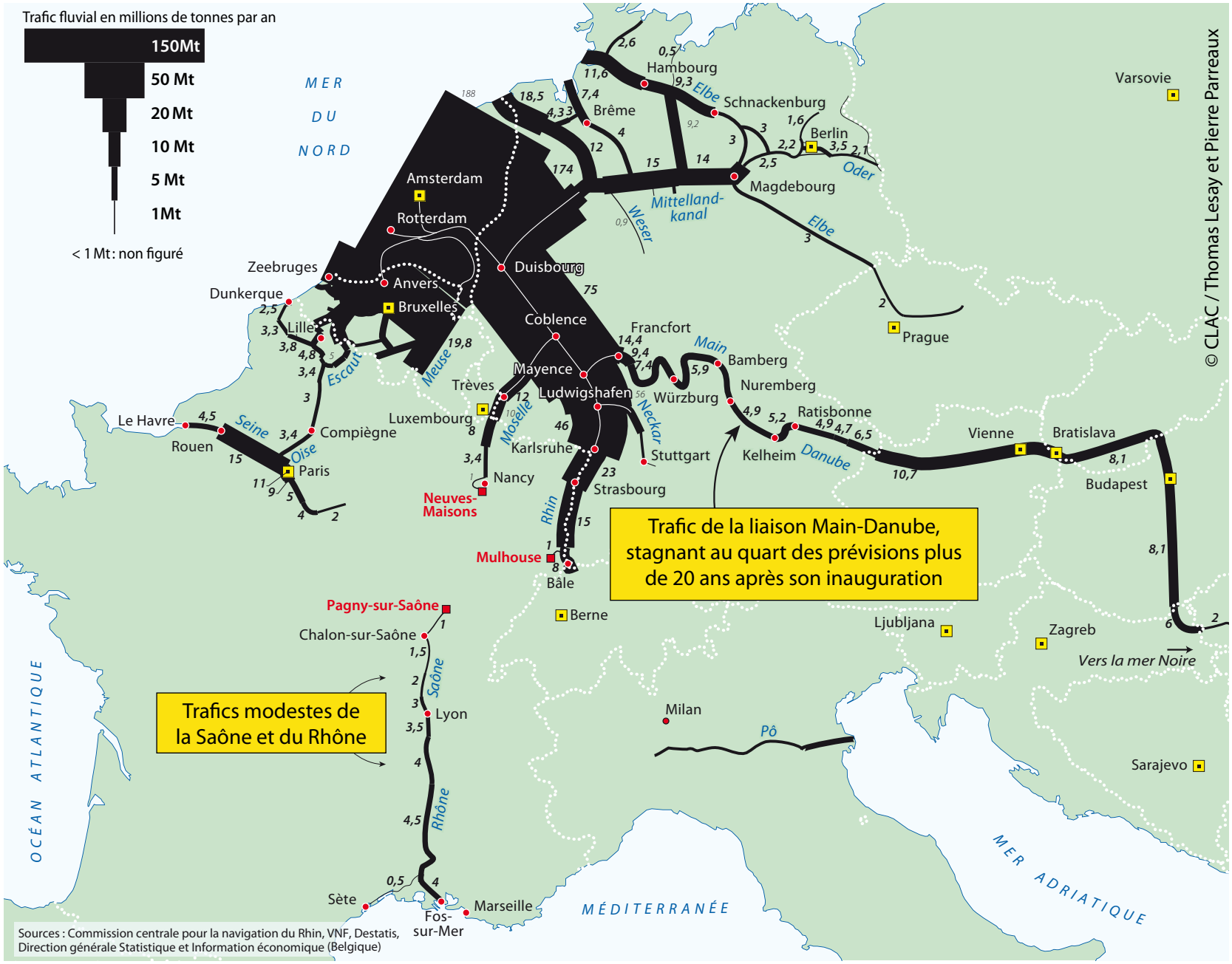
Carte VNF



UNE CARTE DU TRAFIC FLUVIAL ÉCLAIRE LE DÉBAT SUR LES LIAISONS INTERBASSINS MIEUX QU'UNE SIMPLE CARTE DU RÉSEAU

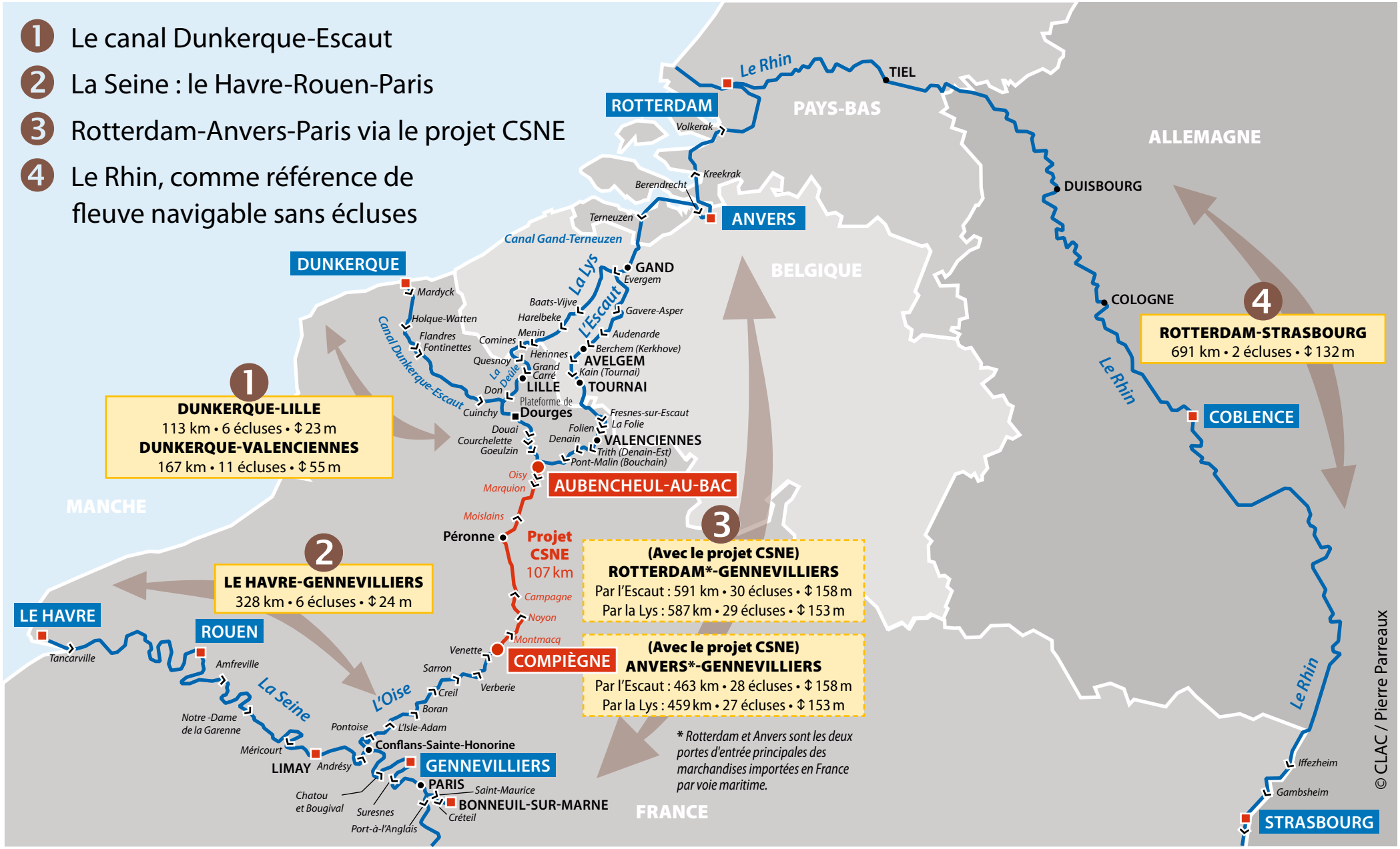
En dehors des grandes plaines du Nord, les voies d'eau à grand gabarit du XXIe siècle n'ont pas à être mises en réseau. Elles fonctionnent en « pénétrantes » desservant les grands ports maritimes.

Établie ici par le CLAC, la représentation des trafics n'est jamais montrée par les défenseurs des liaisons interbassins.



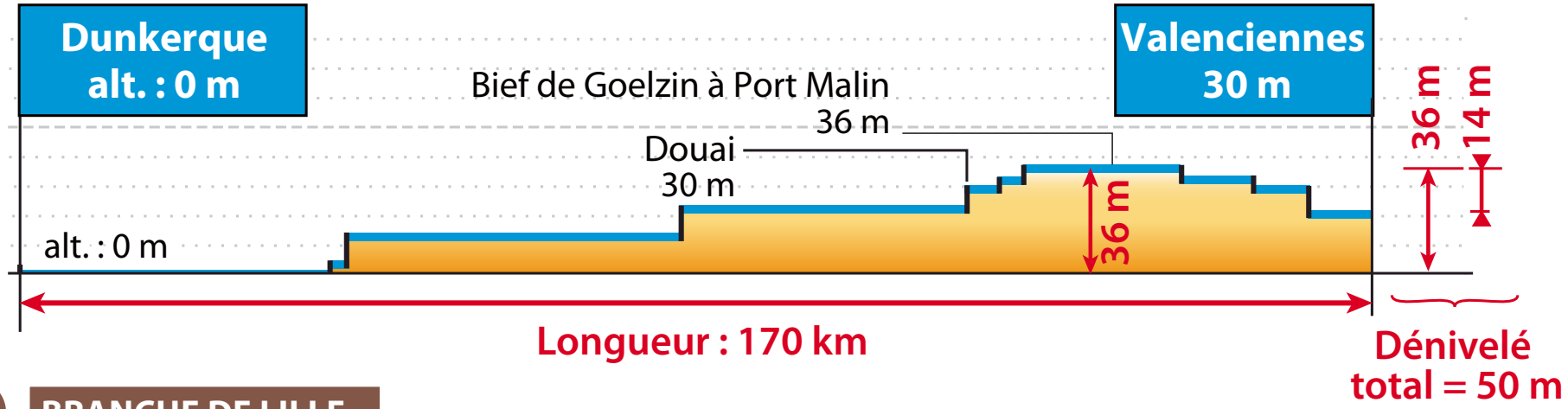
LE CANAL SEINE NORD EUROPE : GÉOGRAPHIE, TOPOGRAPHIE, CONTRAINTES

EXAMEN DE QUATRE ROUTES FLUVIALES DE RÉFÉRENCE, AVEC TOUTES LEURS ÉCLUSES

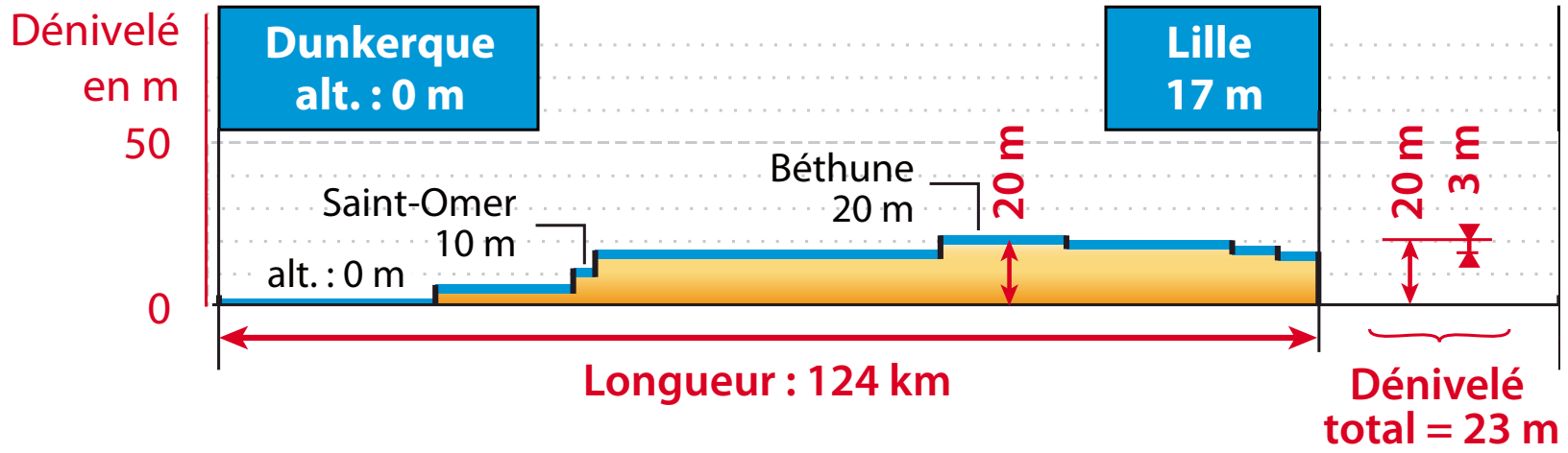


Dunkerque-Escaut, un canal de plaine, rationnel, qui culmine à 36 mètres

1 BRANCHE DE VALENCIENNES



2 BRANCHE DE LILLE

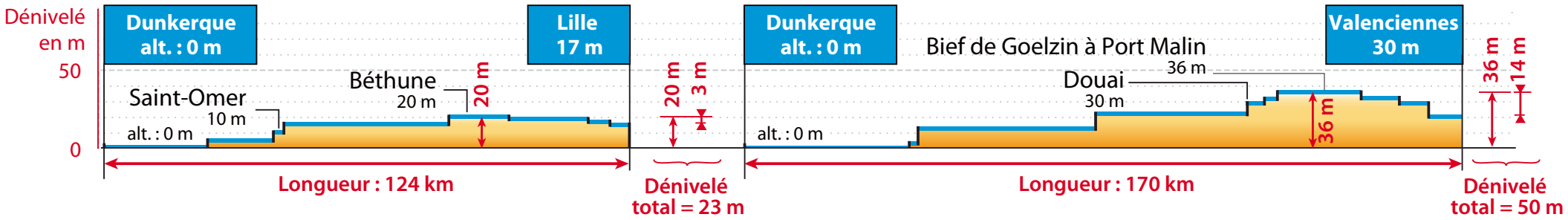


Le canal a été aménagé entre 1951 et 1976, avec des écluses de faible hauteur

© CLAC / Pierre Parreaux

LE PROJET CSNE COMPARÉ AU CANAL DUNKERQUE-ESCAUT

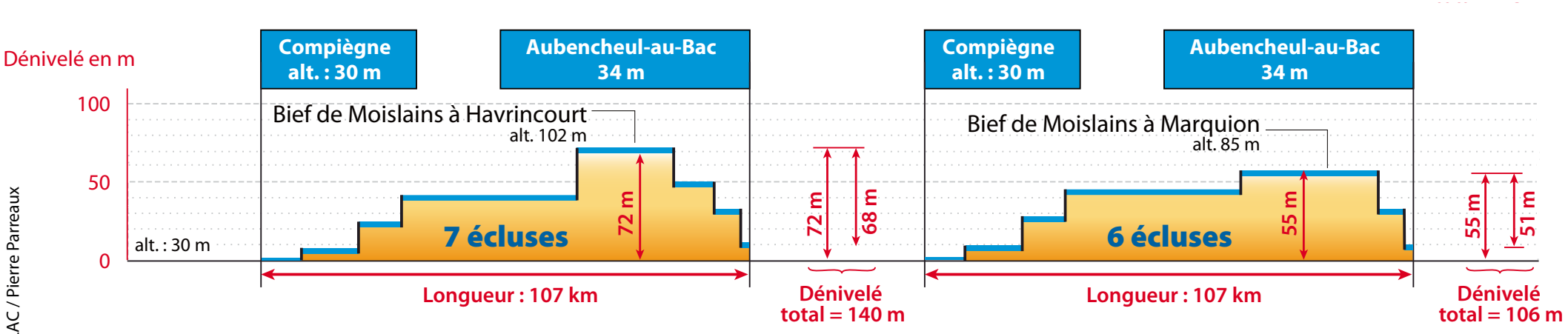
Dunkerque-Escaut, canal de plaine, une desserte efficace de port maritime



Branche Dunkerque-Lille

Branche Dunkerque-Valenciennes

Seine-Nord Europe, un projet pharaonique de liaison interbassin, avec hautes écluses



Projet CSNE 2008

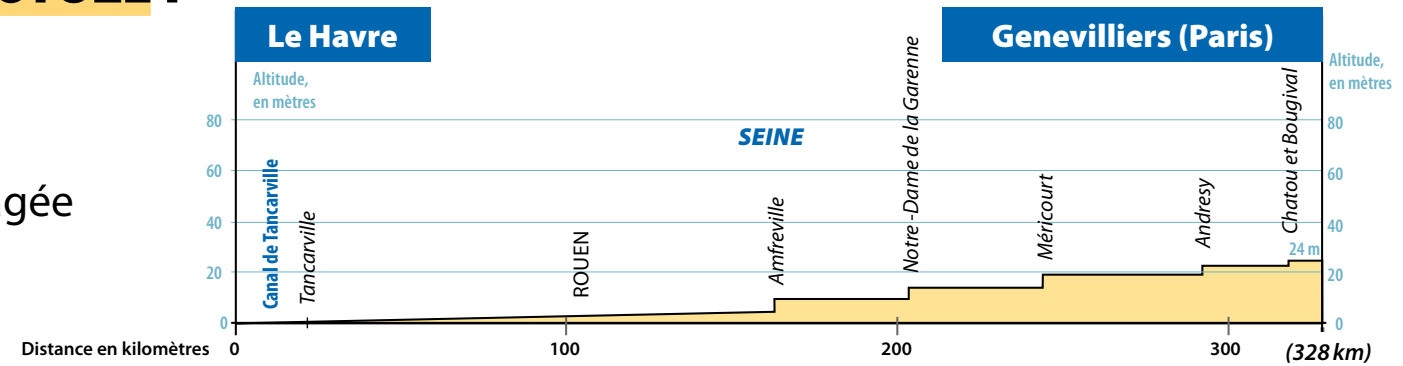
Projet CSNE 2013

© CLAC / Pierre Parreaux

DEUX PROFILS RÉVÉLATEURS :

LE HAVRE-GENNEVILLIERS ACTUEL :
UN ACCÈS DIRECT DE PARIS À LA MER

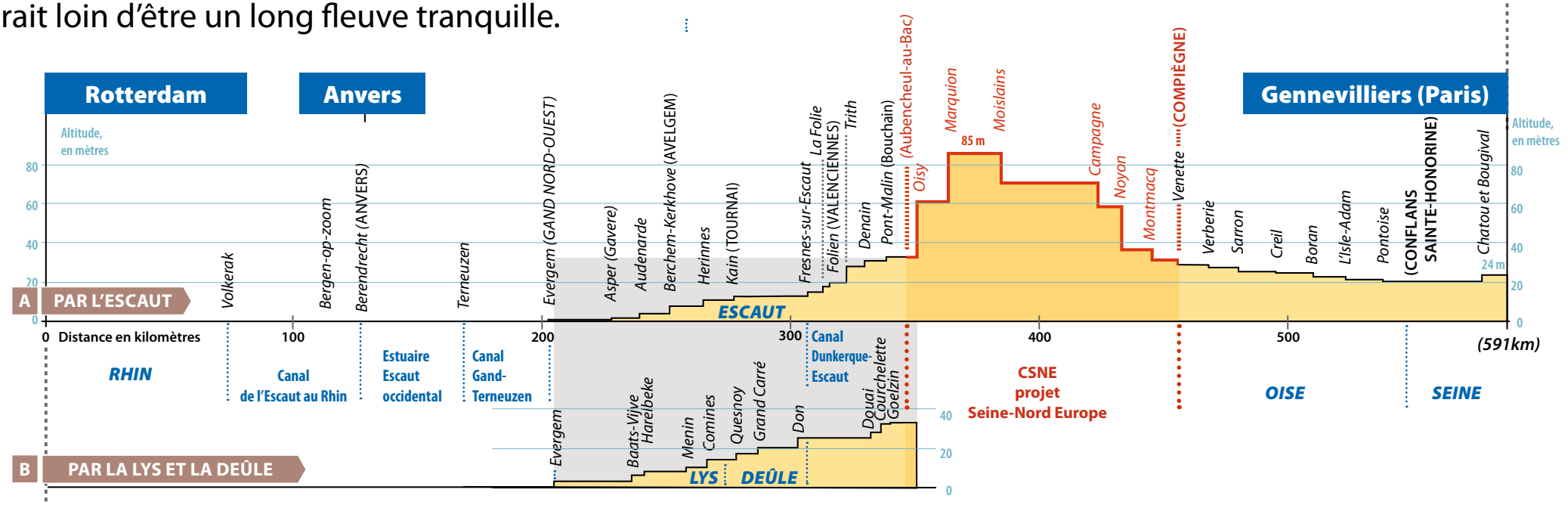
La Seine est depuis longtemps aménagée à grand gabarit, avec seulement 24 m de dénivelé et 6 écluses.



CONTRE...

ROTTERDAM-ANTWERP-GENNEVILLIERS VIA CSNE : LE LONG CHEMIN CAHOTEUX

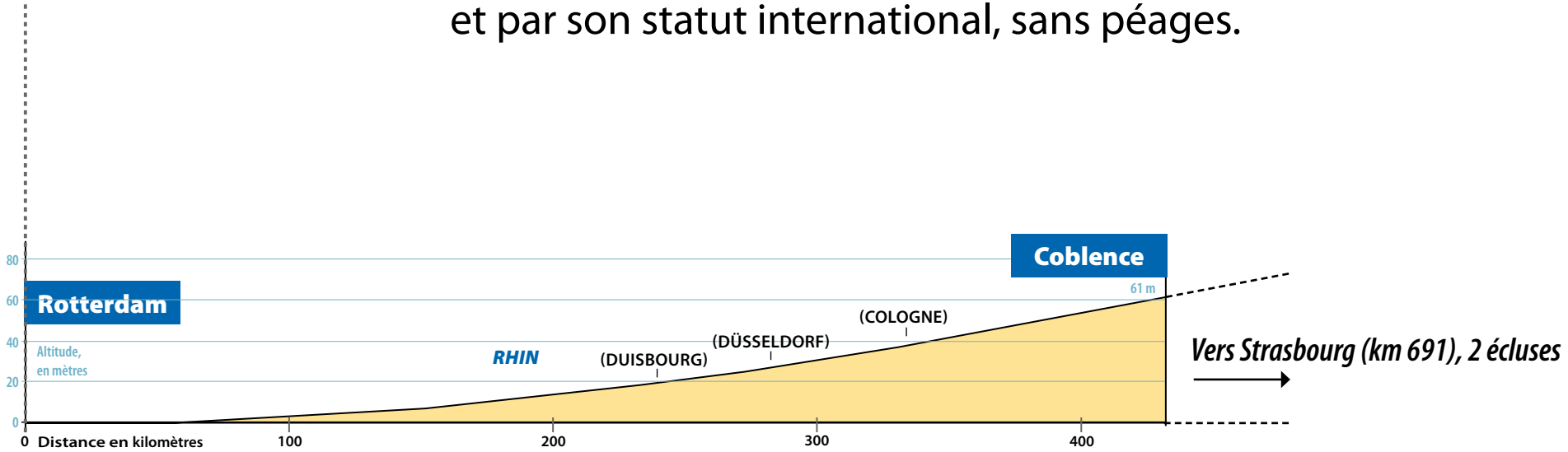
Avec 30 écluses et 158 m de dénivelé total, la liaison entre les ports du Nord européen et Paris serait loin d'être un long fleuve tranquille.



© CLAC / Pierre Parreaux

POUR COMPARAISON, LE RHIN EST LE BOULEVARD À BATEAUX DE L'EUROPE, SANS ÉCLUSES ET SANS PÉAGES

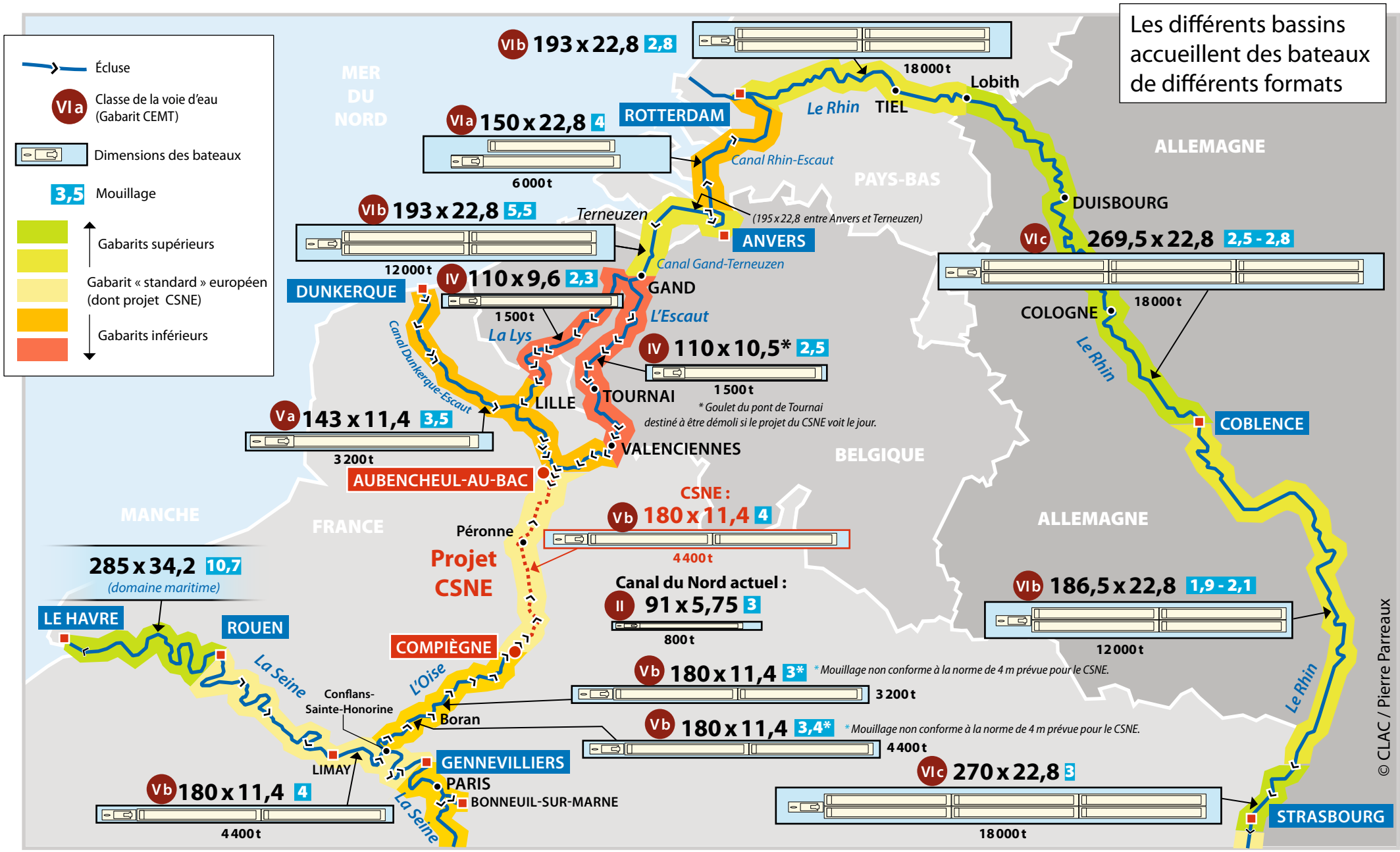
Très souvent pris comme exemple, le Rhin est en fait
un cas unique en Europe de par sa navigabilité naturelle, sans écluses sur 618 km,
et par son statut international, sans péages.



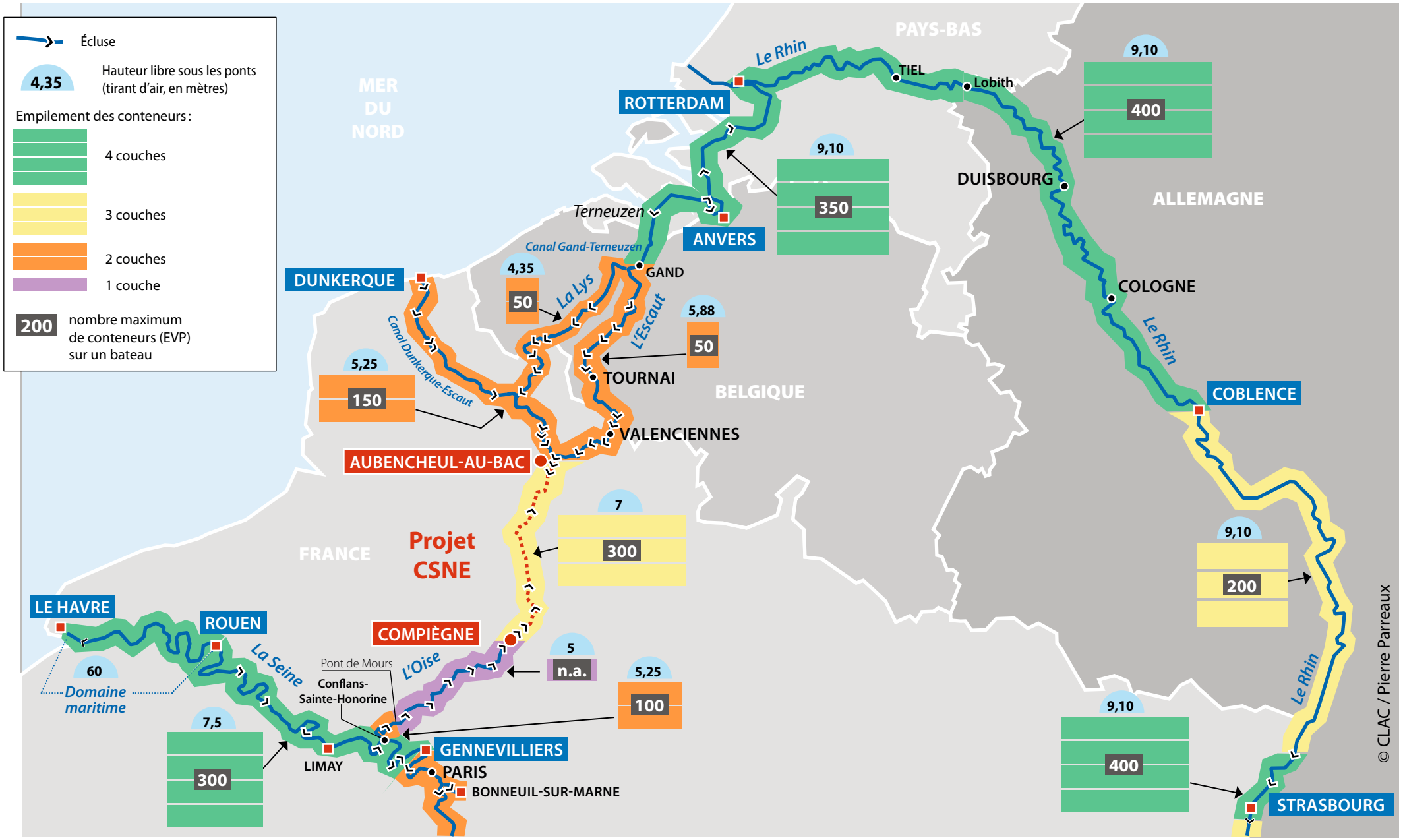
© CLAC / Pierre Parreaux

DISPARITÉ DES GABARITS DES VOIES D'EAU :

IL SERAIT NAÏF D'IMAGINER UN RÉSEAU EUROPÉEN HOMOGÈNE

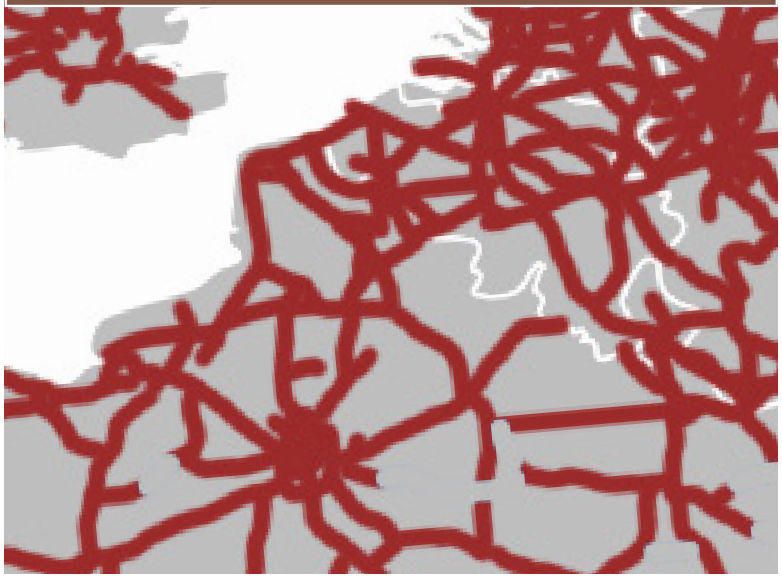


DISPARITÉ DES GABARITS : LA CAPACITÉ EN CONTENEURS DES BATEAUX EST TRIBUTAIRE DES HAUTEURS DE PONTS

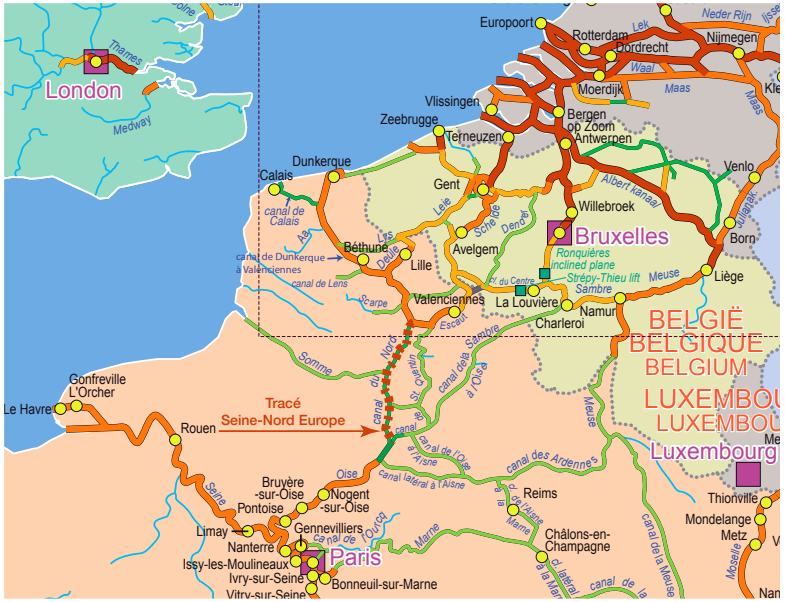


UN RÉSEAU FLUVIAL UNIFORME COMME LE RÉSEAU ROUTIER : UNE CHIMÈRE

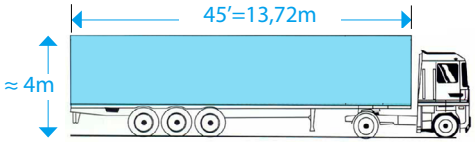
RÉSEAU AUTOROUTIER UNIFORME



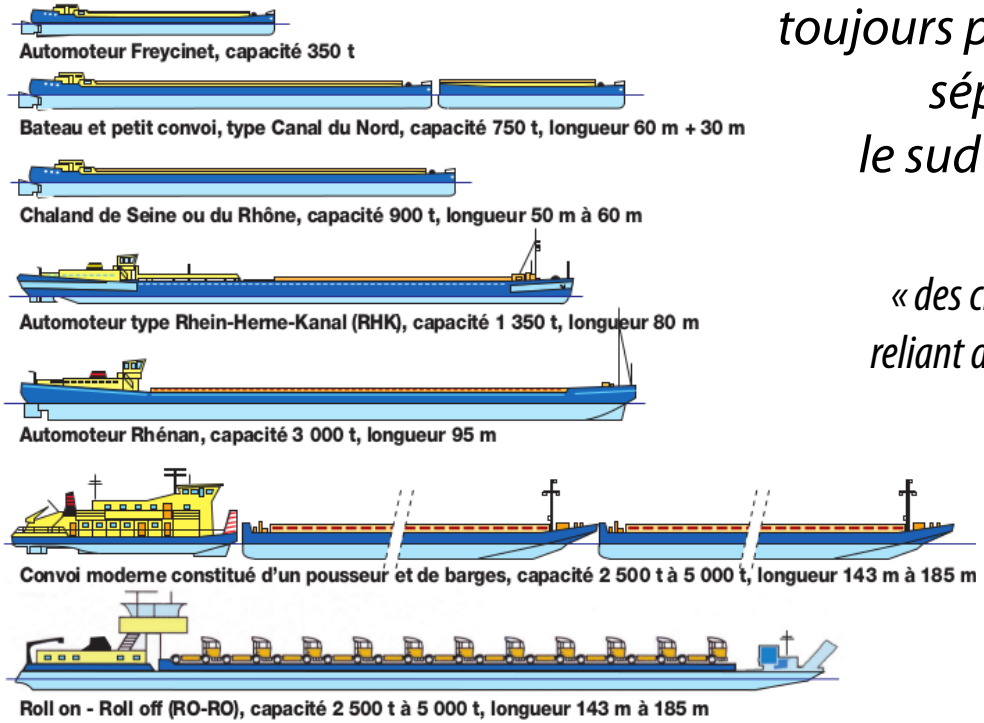
RÉSEAU FLUVIAL : GABARITS VARIÉS



Réseau autoroutier, gabarit unique :



Réseau fluvial, quelques gabarits :



Avec leur théorie des « chaînons manquants », les promoteurs de grands canaux laissent croire que leurs projets s'inscrivent dans un futur réseau homogène. Or, le fluvial fonctionnera toujours par bassins séparés dans le sud européen.*

** accusés d'être « des chemins de terre reliant des autoroutes »*

GABARITS TROMPEURS :
LES PONTS LIMITENT LE PASSAGE DES PORTE-CONTENEURS

VNF présente toujours cette carte du réseau fluvial à grand gabarit. En fait, c'est celle du transport de ***matériaux en vrac (« pondéreux »)***.



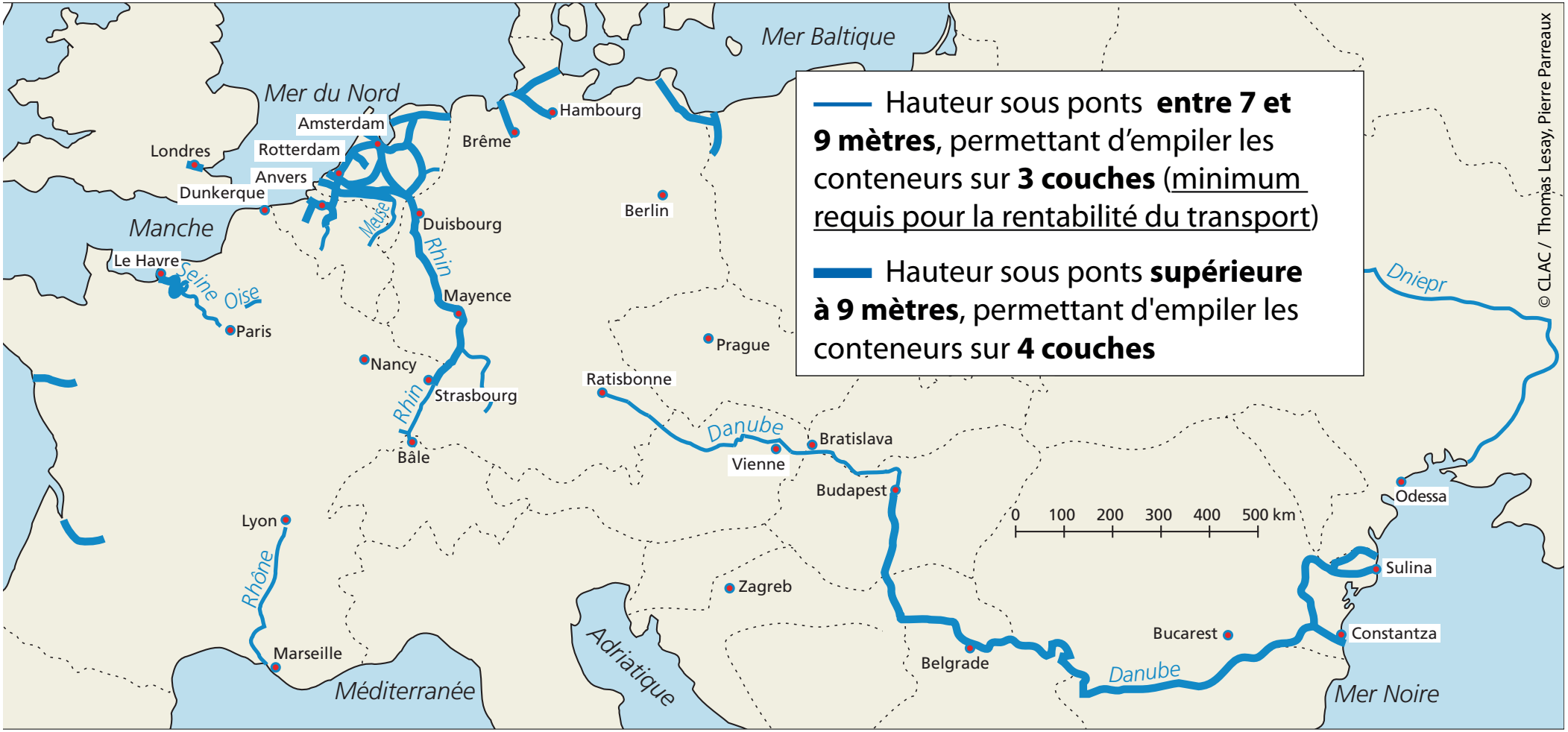
© CLAC / Pierre Parreaux

Dans le même temps, VNF promeut le fluvial pour les ***conteneurs***. Voici donc notre carte des trajets possibles, compte tenu des hauteurs de ponts.



Des pénétrantes, pas de chaînons manquants !

VOICI LA VRAIE CARTE DU TRANSPORT FLUVIAL DE CONTENEURS EN EUROPE

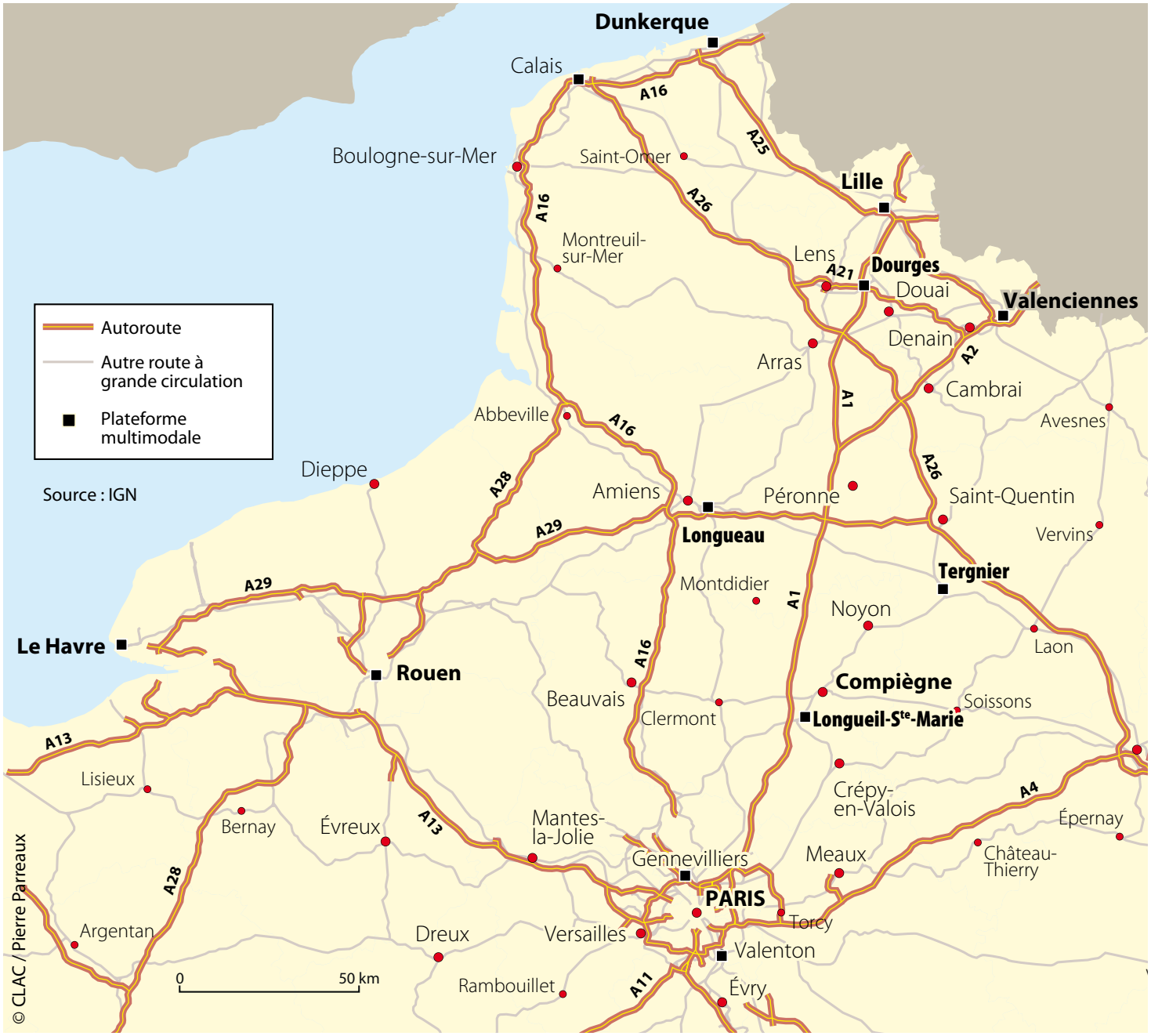


Hormis dans la plaine des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne de l'Ouest, les voies fluviales modernes fonctionnent en « **pénétrantes** » desservant les grands ports maritimes, et non en **réseau**. Il n'y a pas de « **chaînons manquants** ».

LES NOUVELLES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES INCITENT À EXPLOITER L'EXISTANT EN PRIORITÉ

OR, LES RÉGIONS CONCERNÉES PAR LE PROJET SEINE-NORD EUROPE DISPOSENT DÉJÀ DE MULTIPLES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE FRET...

RÉSEAU ROUTIER



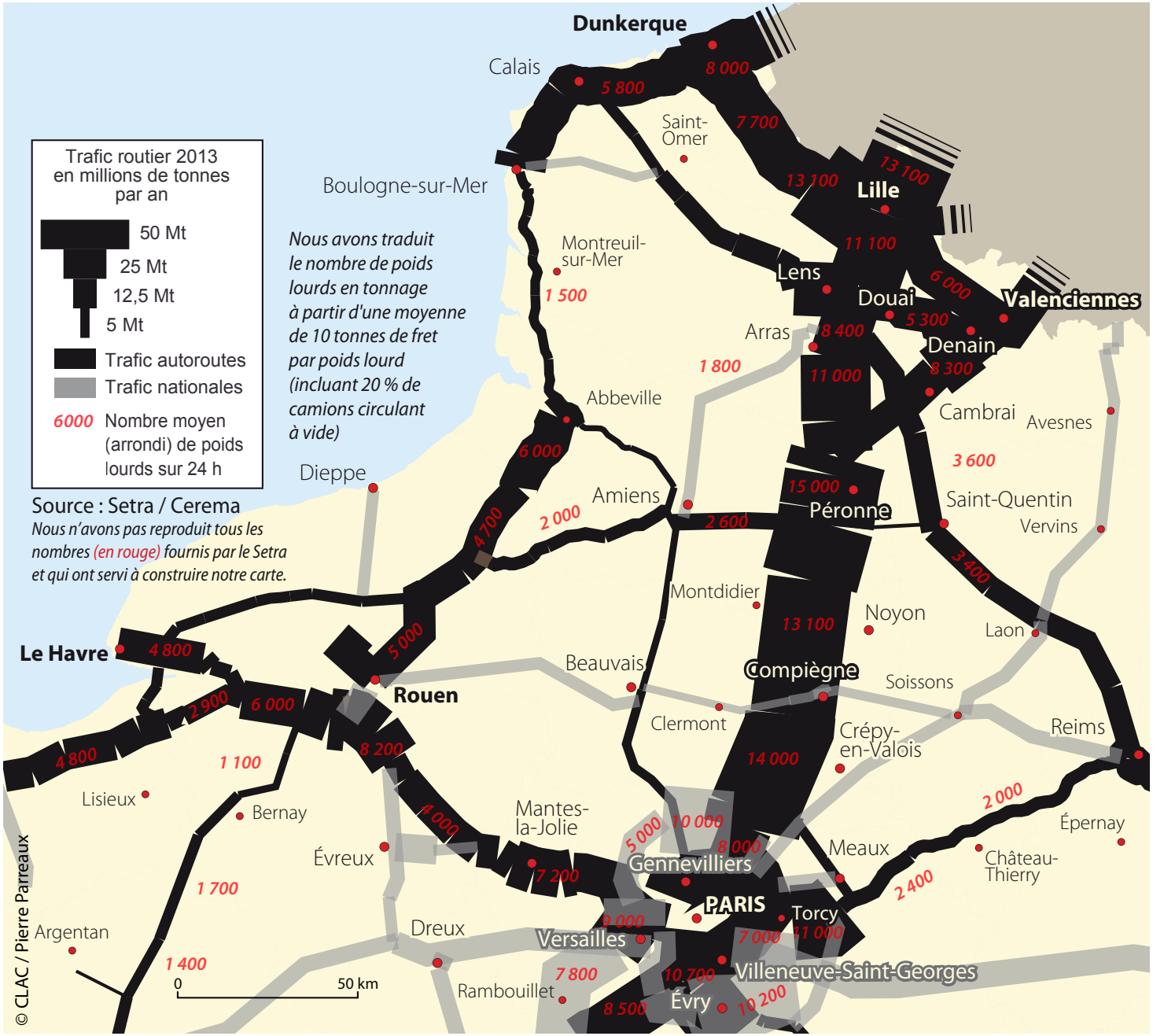
Chacun s'accorde sur la nécessité de réduire l'usage du camion sur longue distance, en premier lieu pour lutter contre le dérèglement climatique.

Un remède évident réside dans le rééquibrage des conditions de concurrence : faire payer à la route ses coûts réels.

Mais l'évolution promet d'être difficile, tant la route a fini par structurer l'économie.

Et des décisions récentes en faveur de la route vont dans le mauvais sens : report *sine die* de l'écotaxe, augmentation à 44 t du tonnage maximum des camions…

TRAFIC ROUTIER FRET



La route est malheureusement devenue, et de loin, le mode prépondérant.

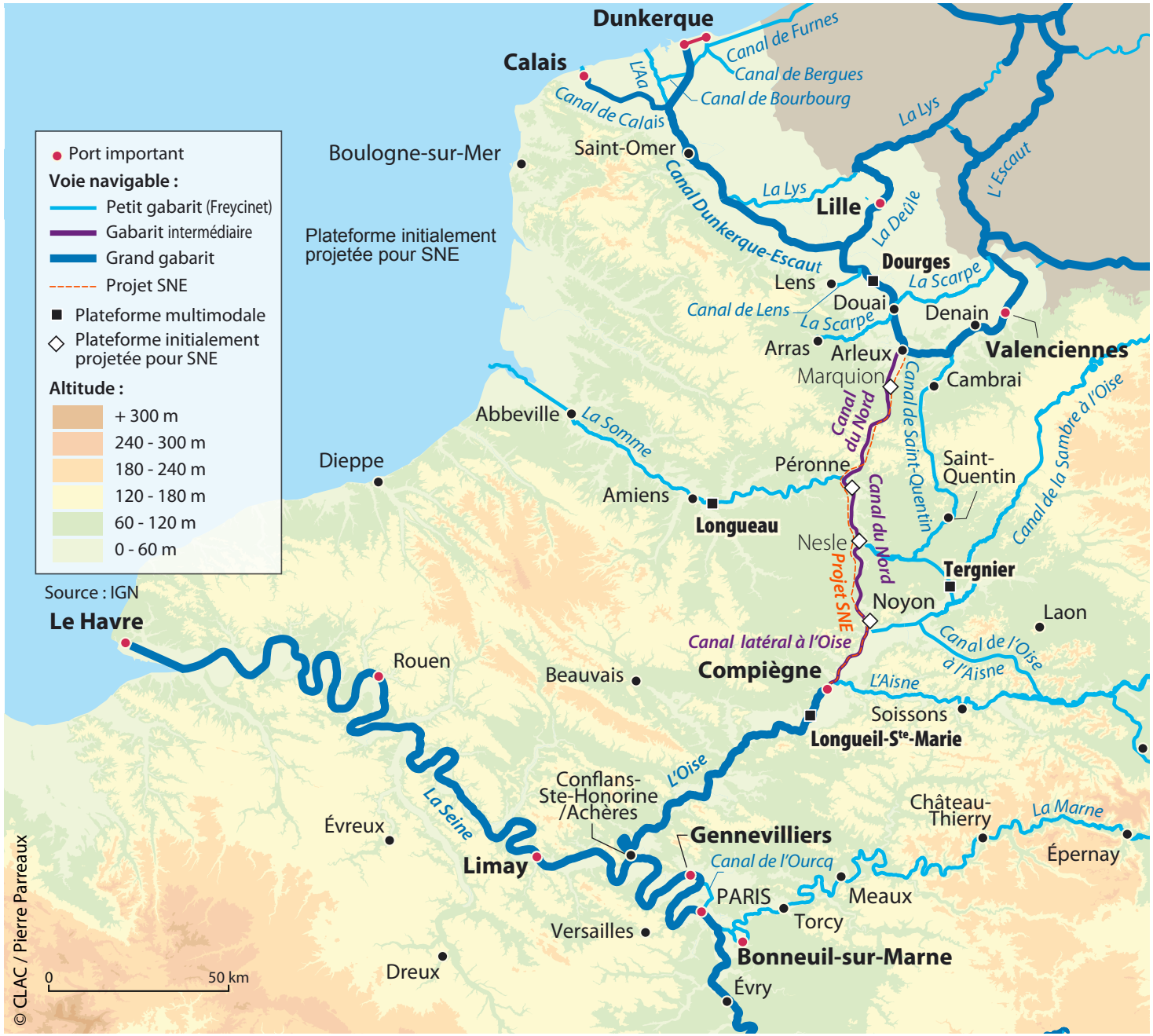
Le trafic routier tire sa croissance continue de la souplesse du porte-à-porte et des conditions préférentielles dont il bénéficie vis-à-vis des autres modes.

Le projet CSNE promet d'alléger le trafic routier, particulièrement dense dans la zone concernée.

Mais en fait, seule une très faible part des 50 Mt de marchandises qui encombrent l'A1 est « fluvialisable », à cause des types de marchandises (massifiables ou non), des origines et des destinations très variées. Et le trafic de 12 Mt escompté pour le CSNE en 2020 est exagérément optimiste.

De plus, l'expérience montre que la voie d'eau prend son trafic essentiellement au rail, et non à la route !

RÉSEAU FLUVIAL



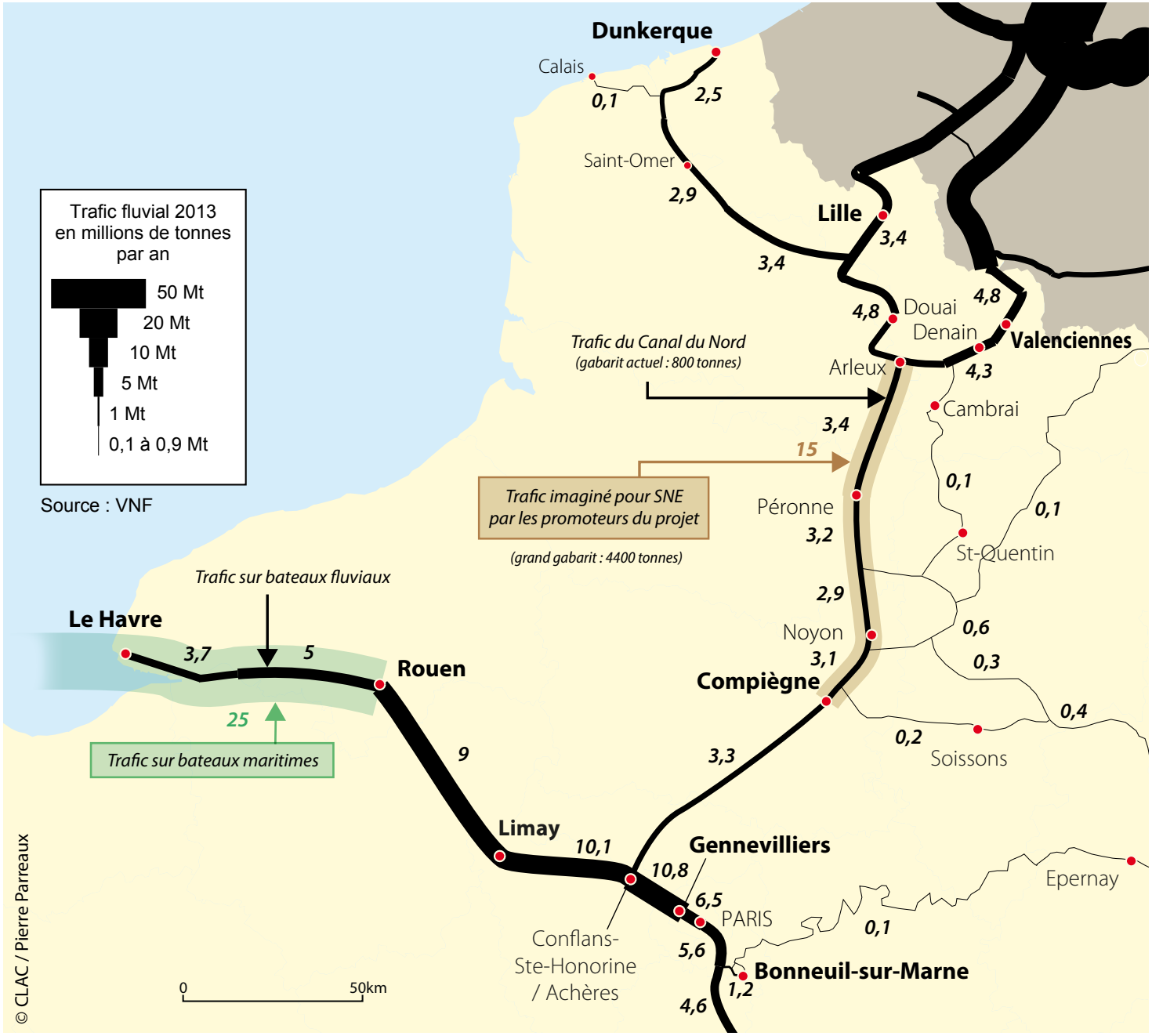
Tout comme le rail, le fluvial doit être promu face à la prééminence de la route.

Le réseau fluvial est particulièrement dense dans la région.

- En grand gabarit, Paris est desservi par la Seine ; Lille et Valenciennes le sont par le canal Dunkerque-Escaut.
- Le canal du Nord assure une liaison Nord-Sud à moyen gabarit.
- La région Hauts-de-France est une des rares en France où le petit gabarit sert encore aux marchandises.

Avant d'envisager de nouvelles liaisons coûteuses et destructrices, il faut utiliser au mieux le réseau existant.

TRAFIC FLUVIAL FRET

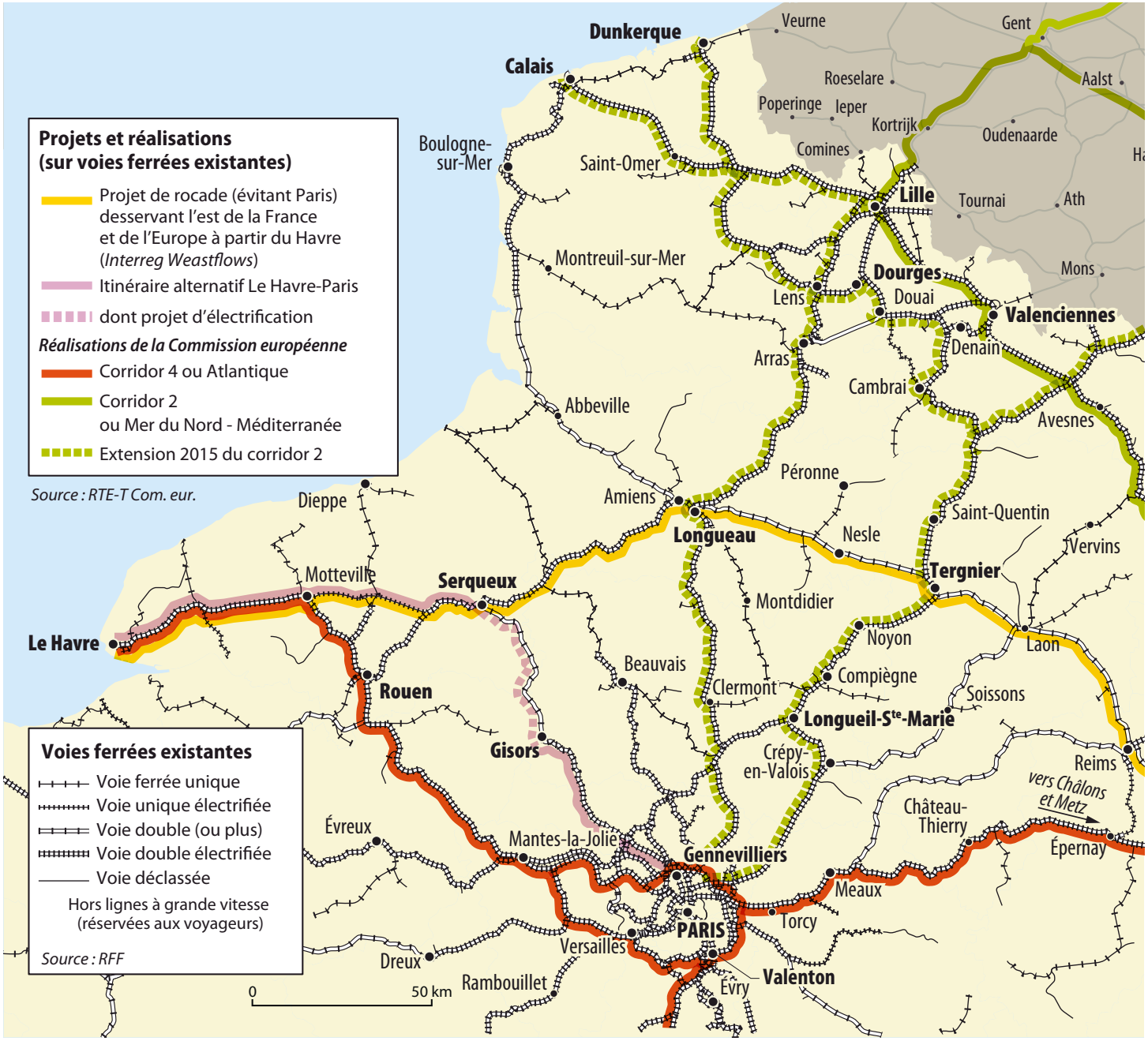


Le trafic fluvial est ici représenté à la même échelle que le trafic routier des pages précédentes et suivantes.
Les voies fluviales de la région sont loin d'être saturées.

- Le trafic se concentre sur la Seine et sur le réseau à faible dénivelé de la grande plaine européenne, qui assurent la desserte à grand gabarit des grands ports maritimes.
- Sur l'axe Nord-Sud, le canal du Nord a un trafic non négligeable.
- Les petits canaux participent à la collecte locale, notamment des céréales.

Les nécessaires travaux de modernisation de ce réseau auraient un coût minime par rapport au projet de grand canal SNE.

RÉSEAU FERROVIAIRE (HORS LGV)



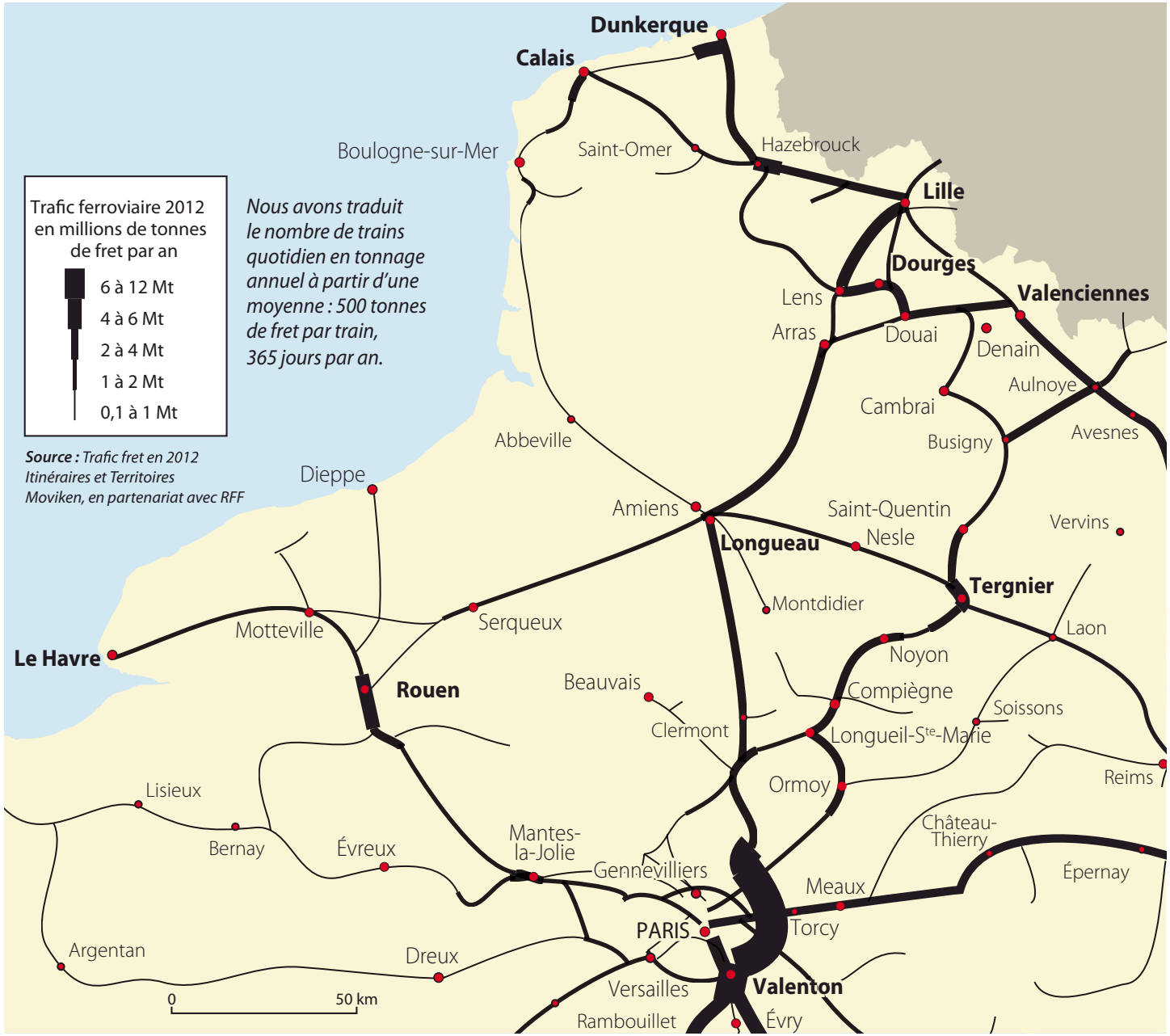
© CLAC / Pierre Parreaux

Fait trop souvent oublié dans les débats, le réseau ferré est remarquablement dense.

Il est déjà le support de grands corridors européens de transports de marchandises (voies en couleurs). Ces corridors assurent aux trains internationaux une circulation prioritaire.

Quant au grand contournement de Paris entre Le Havre et Strasbourg (*Weastflows*, en jaune), c'est un projet de modernisation bien plus utile à l'économie que la construction d'un grand canal Nord-Sud. À l'est d'Amiens, l'électrification pourrait même être évitée par l'emploi de locomotives à hydrogène, à l'instar de celles d'Alstom qui sont déjà à l'essai en Allemagne.

TRAFIC FERROVIAIRE FRET



© CLAC / Pierre Parreaux

L'activité de transport ferroviaire se concentre sur certaines voies. La carte met aussi en évidence les connexions entre les ports du Havre et de Rouen, la région parisienne et le nord du pays. Au milieu, la Picardie est particulièrement bien desservie par les trains de marchandises, dans la région que devrait justement traverser le canal SNE.

Malheureusement, le fret ferroviaire ne cesse de décroitre en France. Il souffre de défauts organisationels, du dumping routier, du mauvais entretien des voies lié à une absence de politique volontariste des pouvoirs publics et au choix du « tout TGV ». Pourtant, le fer est moins émetteur de gaz à effet de serre que la voie d'eau et, bien sûr, beaucoup moins que la route.

UNE VÉRITÉ TROP SOUVENT OCCULTÉE :
L'EXISTENCE DU CANAL DU NORD.

IL EST MODERNE,

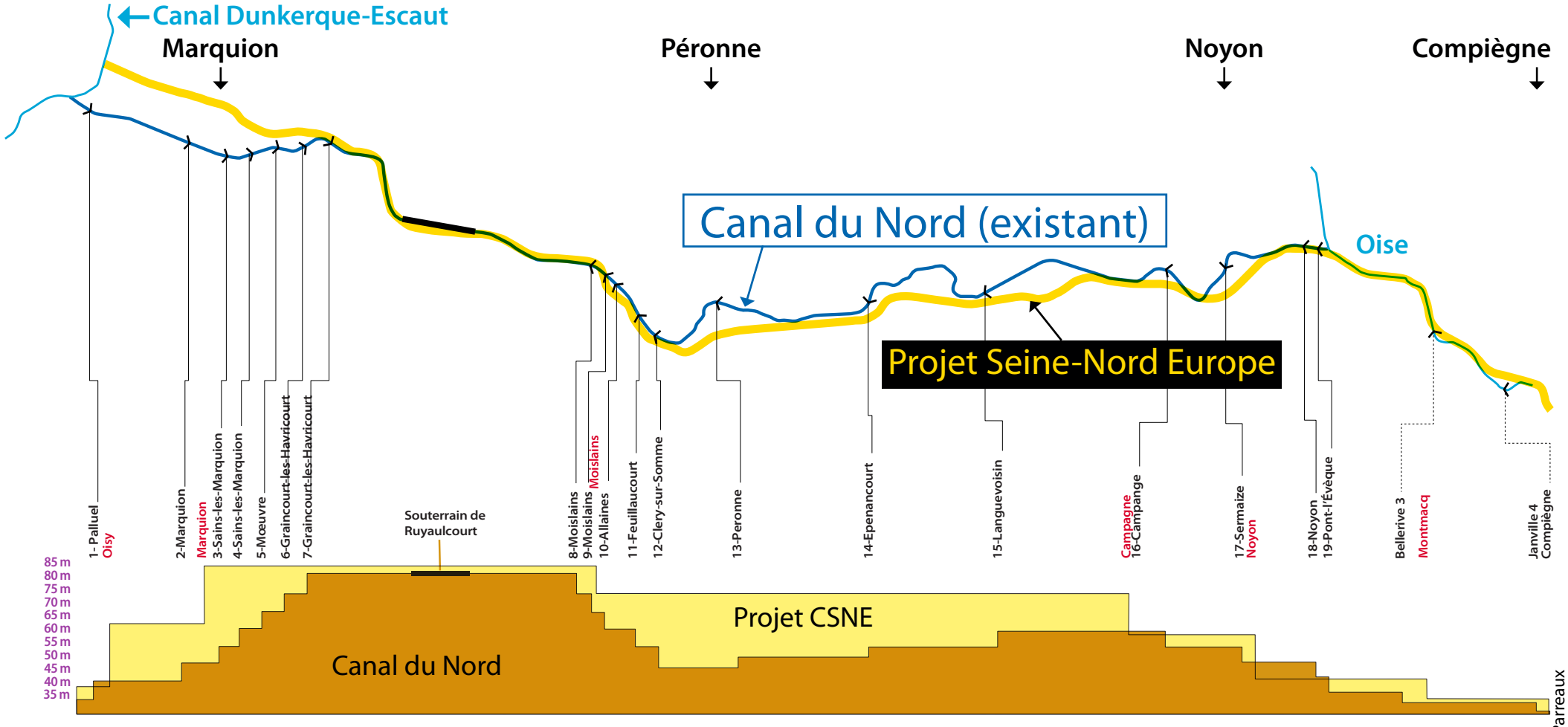
IL TRANSPORTE PLUS DE 3 MILLIONS DE TONNES PAR AN,

IL POURRAIT DÉJÀ TRANSPORTER LE DOUBLE

ET SES ÉCLUSES POURRAIENT
ÊTRE DOUBLÉES À PEU DE FRAIS.

LE CANAL DU NORD EXISTE DÉJÀ SUR LE MÊME TRACÉ QUE LE PROJET CSNE

Son gabarit « intermédiaire » (plus du double du petit gabarit Freycinet) n'est pas ridicule, puisqu'il autorise les bateaux de 800 tonnes. Non accessible aux très gros bateaux, il protège la batellerie artisanale en bloquant l'accès aux flottes industrielles des pays nordiques.



Profil altimétrique comparé des deux canaux :

En marron les 19 biefs existants du canal du Nord, bien insérés dans le relief.

En jaune les 6 biefs de haute chute du CSNE, projet nécessitant 57 millions de m^3 de terrassements.

© CLAC / Pierre Parreaux

LE (JEUNE) CANAL DU NORD DATE DE 1965.
TOUTES SES ÉCLUSES SONT AUTOMATISÉES





Photos: Pierre Parreaux

LE CANAL DU NORD ACCEPTE DES BATEAUX DE 800 TONNES







Exemple d'un bateau transportant plus de 800 tonnes de tôles pour l'industrie automobile francilienne.

Photos: Pierre Parreaux

LE CANAL DU NORD EST PRÉVU, DEPUIS SA CONSTRUCTION EN 1965, POUR UN POSSIBLE DOUBLEMENT DE SES ÉCLUSES EN VUE D'AUGMENTER SON DÉBIT.



Photo : Pierre Parreaux

LE CANAL DU NORD SOUFFRE D'UN MANQUE DE BATEAUX ADAPTÉS À SON GABARIT INTERMÉDIAIRE



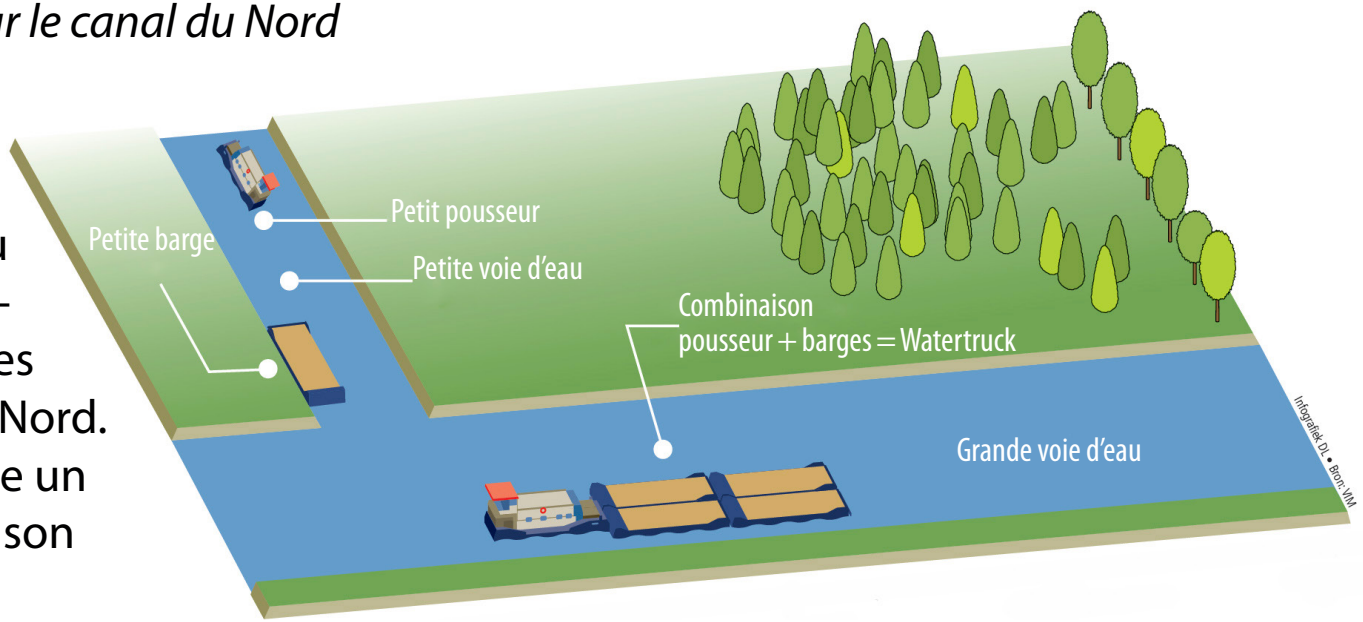
© CLAC / Pierre Parreaux

Deux péniches Freycinet couplées sur le canal du Nord

La mise à la retraite progressive des péniches de type « Canal du Nord » et « double Freycinet » est un frein majeur au développement du trafic sur cet axe.

LE PROJET EUROPÉEN WATERTRUCK ARRIVE À POINT NOMMÉ

Le projet européen *Watertruck* vise à remplacer la flotte Freycinet vieillissante par des barges motorisées ou poussées, combinables. Leur modularité les rend particulièrement adaptées au gabarit intermédiaire du canal du Nord. Mais VNF ne les considère que comme un outil au service de la construction de son grand canal SNE !

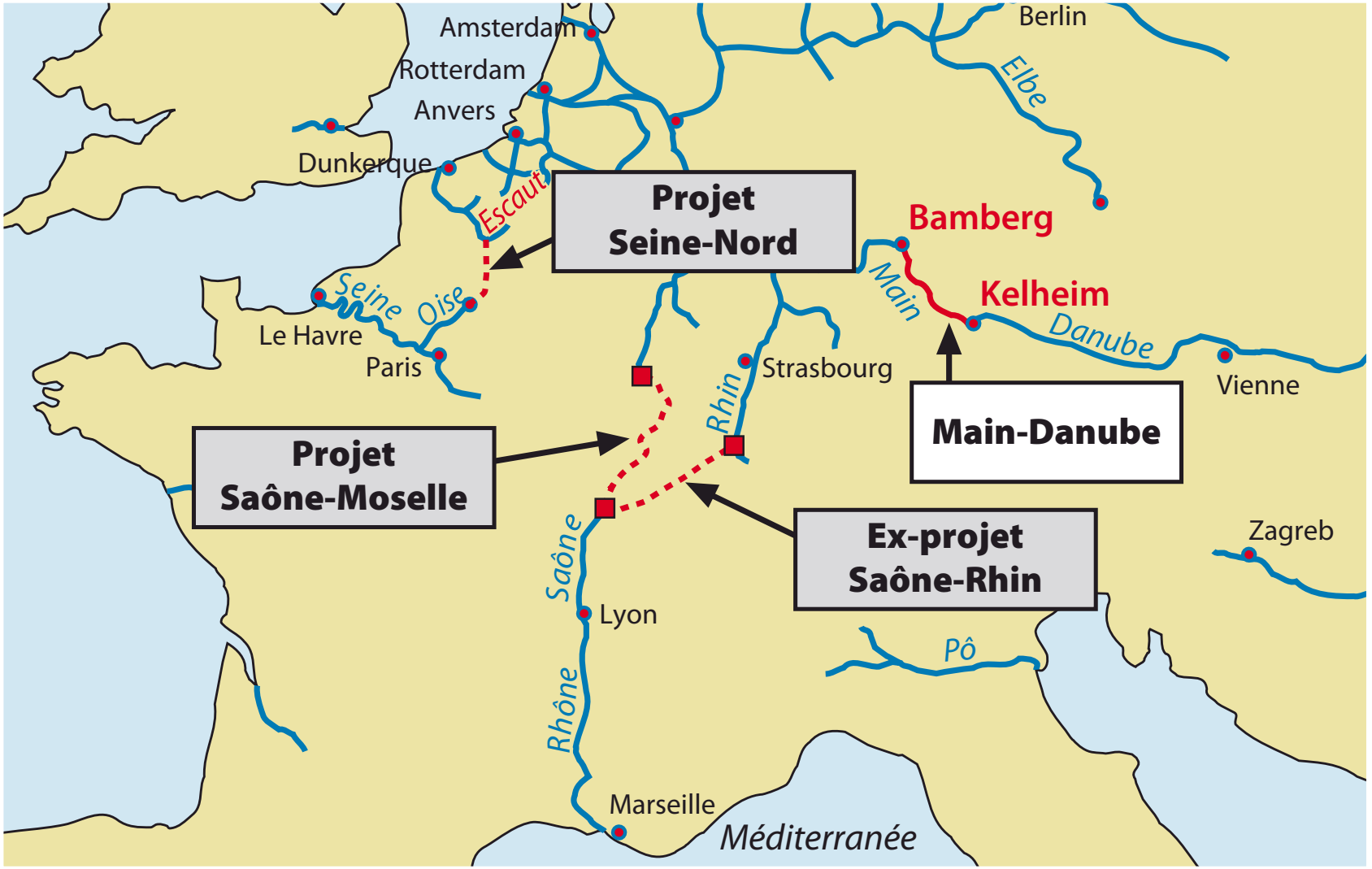


RHIN-MAIN-DANUBE (RMD) :

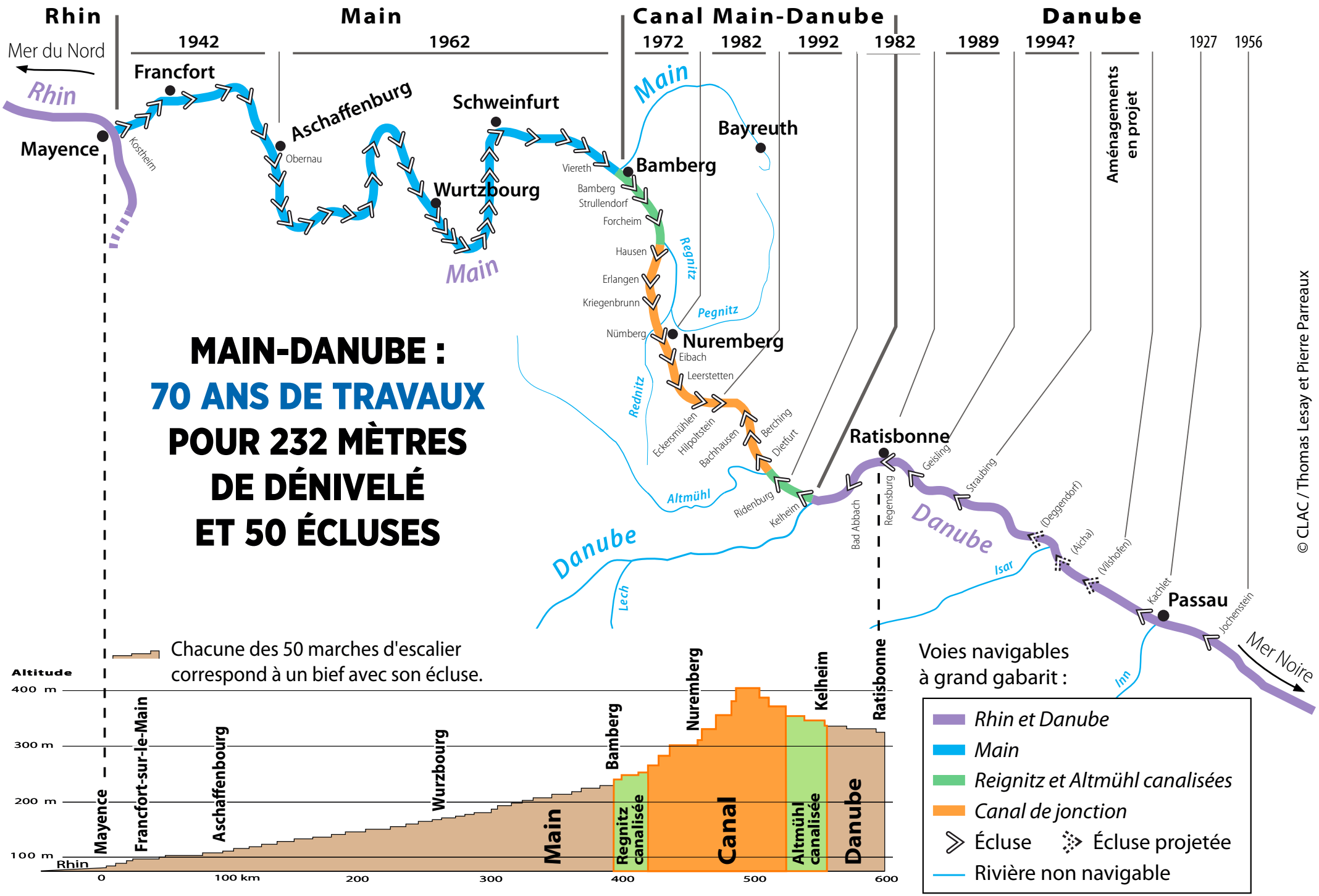
UN EXEMPLE ÉDIFIANT... À NE PAS SUIVRE

Les promoteurs de liaisons fluviales telles que le CSNE aiment
à citer Rhin-Main-Danube, en Allemagne, comme exemple à suivre.
Mais leur argument ne convainc que ceux qui ne connaissent pas
l'échec de cette liaison ouverte en 1992.

RMD : LA SEULE LIAISON INTERBASSIN À GRAND GABARIT CONSTRUITE HORS PLAINE EN EUROPE (1922-1992)



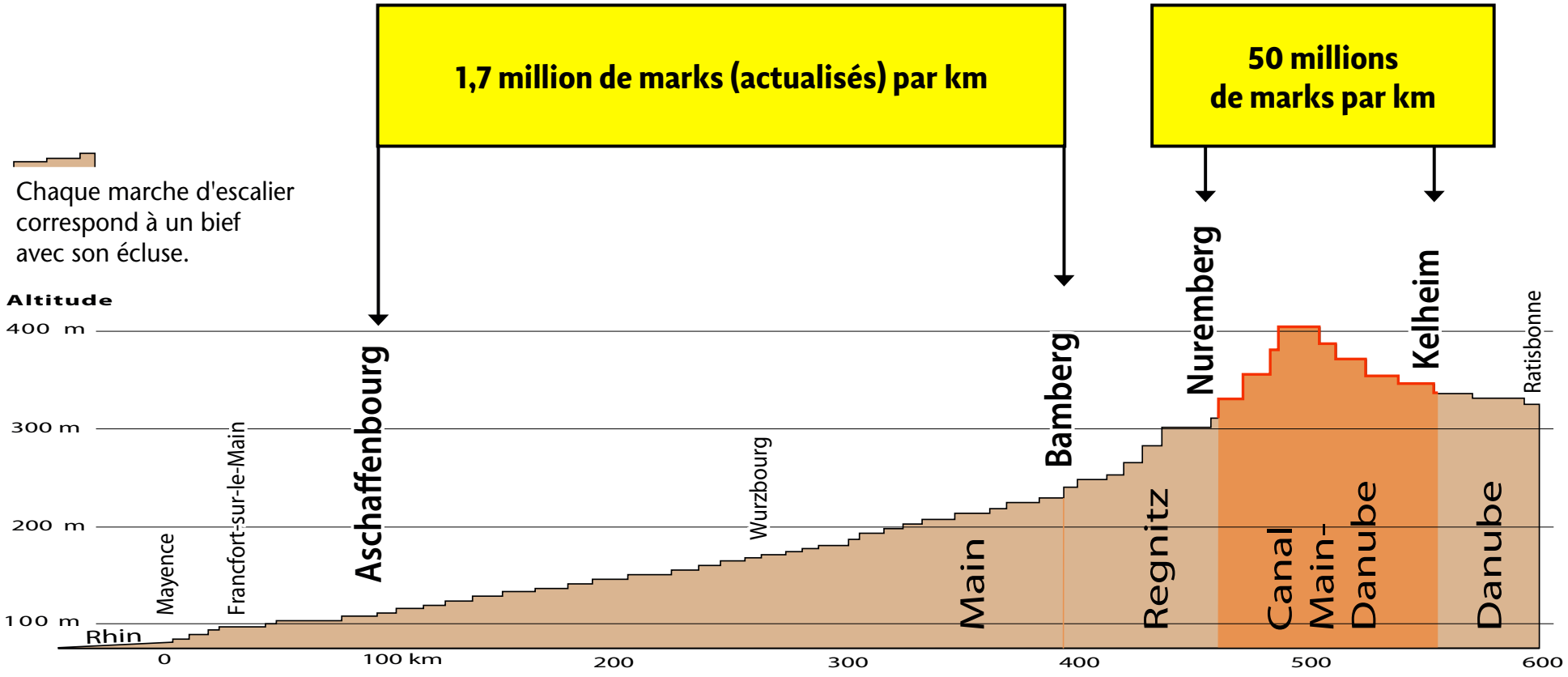
© CLAC / Pierre Parreaux



© CLAC / Thomas Lesay et Pierre Parreaux

LE DERNIER TRONÇON DE MAIN-DANUBE (1982-1992) A COÛTÉ 30 FOIS PLUS CHER AU KILOMÈTRE QUE L'AMÉNAGEMENT DU MAIN EN PLAINE (1922-1962)

Le franchissement du seuil interbassin a été le tronçon le plus controversé. Son échec commercial ultérieur devait donner raison à ses détracteurs.



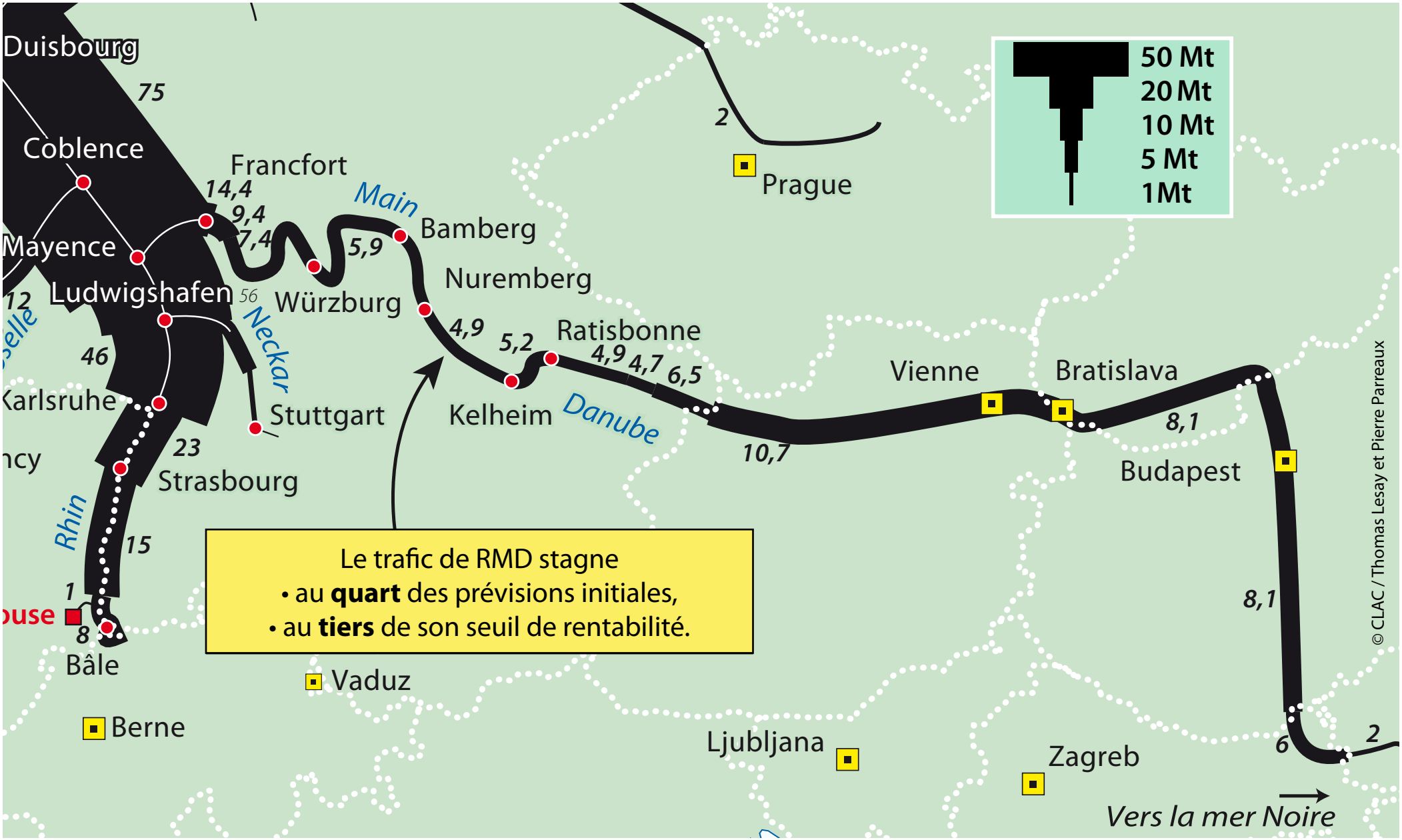
© CLAC / Thomas Lesay et Pierre Parreaux

© CLAC / Thomas Lesay et Pierre Parreaux

On le voit, pour l'aspect financier, le « petit bout qui manquait » était en fait le plus gros morceau puisque son coût kilométrique a été 30 fois supérieur.

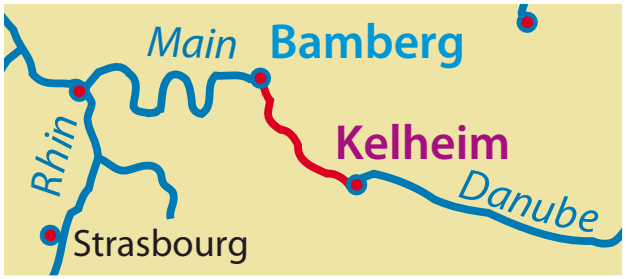
L'ÉCHEC PATENT DE LA LIAISON RHIN-MAIN-DANUBE

Son trafic stagne, plus de 20 ans après sa mise en service en 1992.

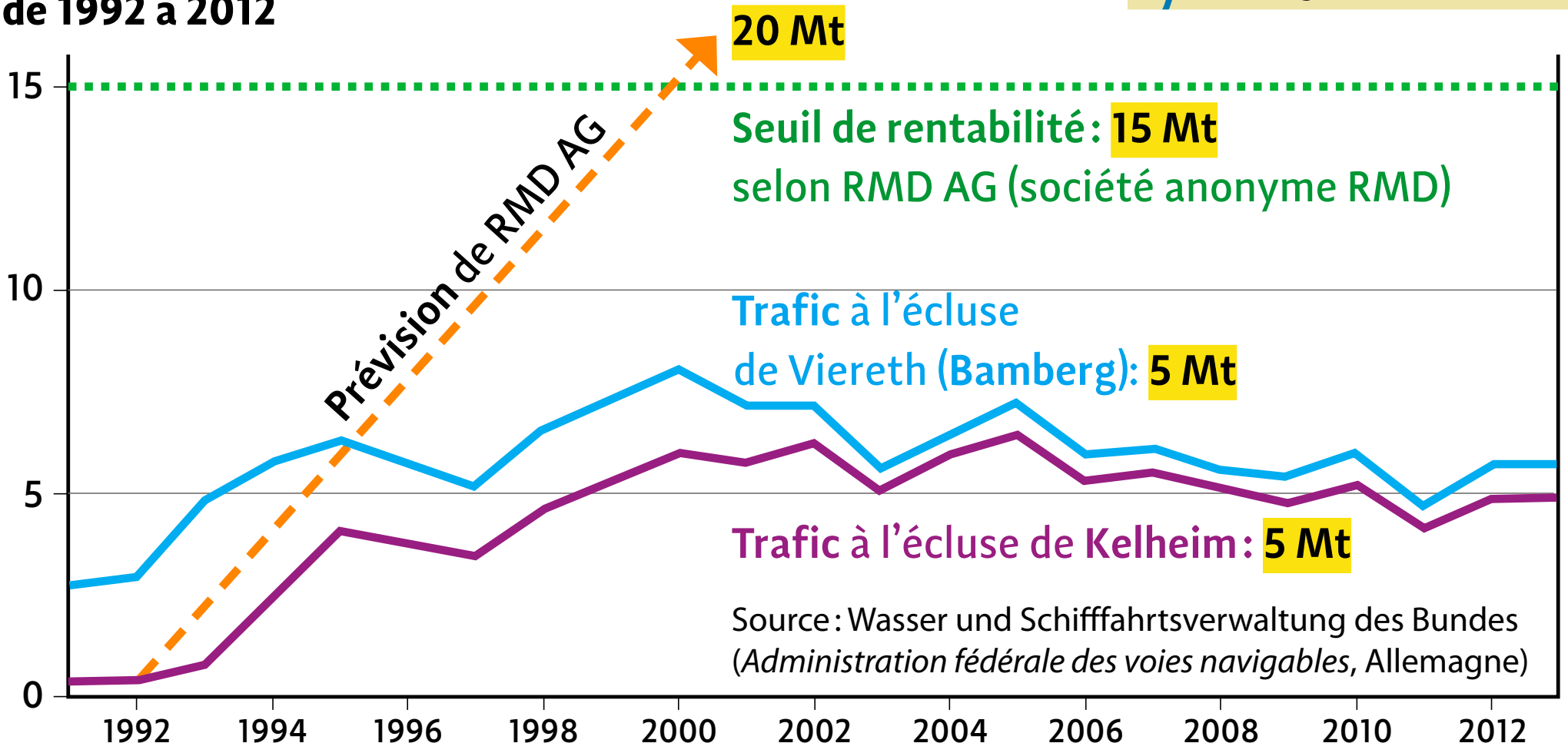


L'ÉCHEC DE RMD MET EN DOUTE LES PRÉVISIONS DES PROMOTEURS DES AUTRES LIAISONS FLUVIALES INTERBASSINS

Le trafic fret de la liaison Main-Danube n'a jamais décollé.



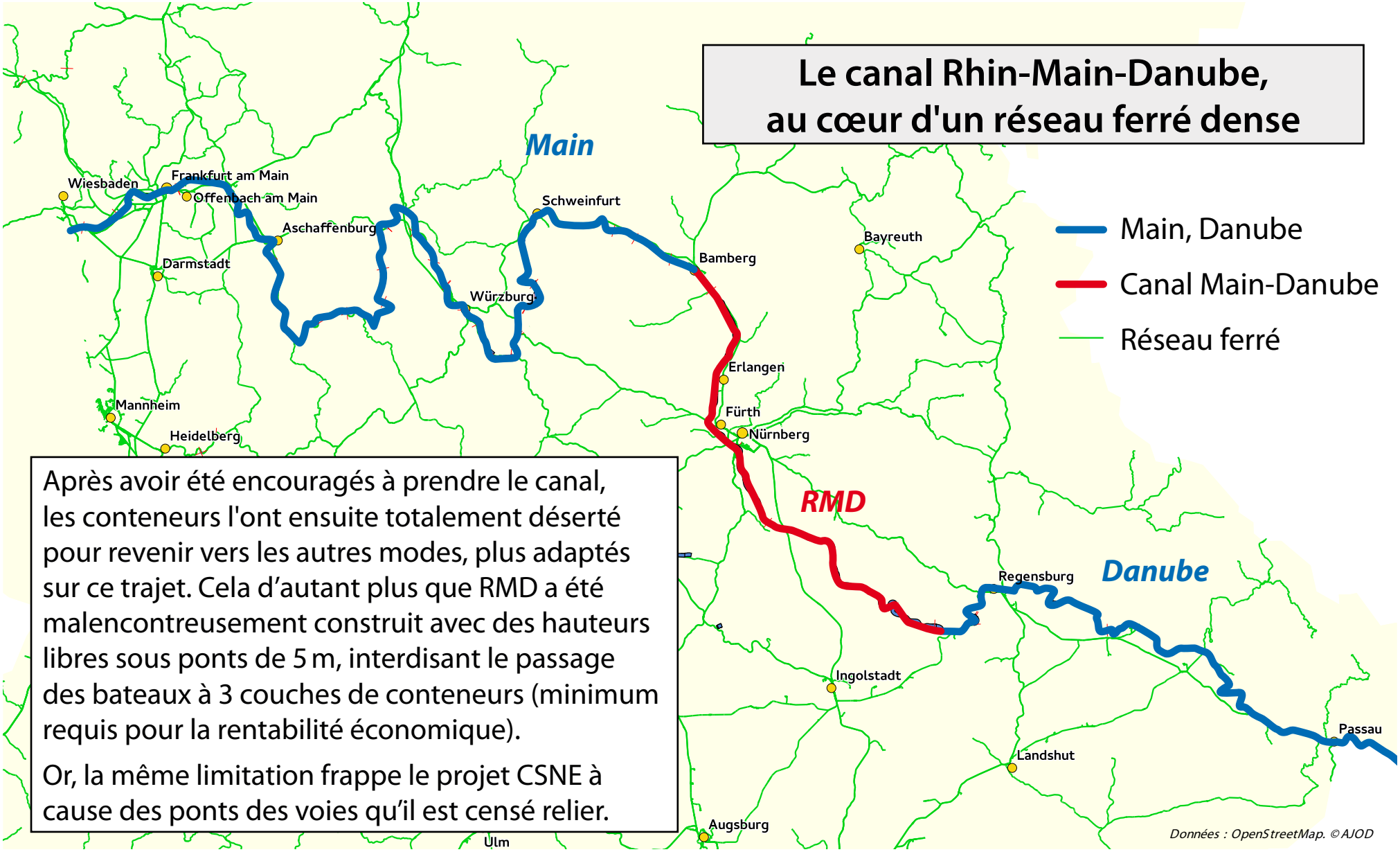
Trafic fret annuel en millions de tonnes de 1992 à 2012



Source : Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (*Administration fédérale des voies navigables*, Allemagne)

© CLAC / Pierre Parreaux

NON SEULEMENT RMD N'A PAS TENU SES PROMESSES, MAIS IL A PRIS SON TRAFIC ESSENTIELLEMENT AU CHEMIN DE FER ET NON PAS À LA ROUTE !



Après avoir été encouragés à prendre le canal, les conteneurs l'ont ensuite totalement déserté pour revenir vers les autres modes, plus adaptés sur ce trajet. Cela d'autant plus que RMD a été malencontreusement construit avec des hauteurs libres sous ponts de 5 m, interdisant le passage des bateaux à 3 couches de conteneurs (minimum requis pour la rentabilité économique).

Or, la même limitation frappe le projet CSNE à cause des ponts des voies qu'il est censé relier.

© CLAC / Pierre Parreaux

RHIN-MAIN-DANUBE, UN ÉCHEC POUR LE FRET.
SEUL LE TOURISME Y CONNAÎT UN ESSOR
GRÂCE AUX AMÉNAGEMENTS ANNEXES DU CANAL

Cela permet aux procanal français de claironner le succès de RMD !







PROJET CSNE

LES PRÉVISONS SOCIO-ÉCONOMIQUES S'EFFONDRENT SI L'ON TIENT COMPTE :

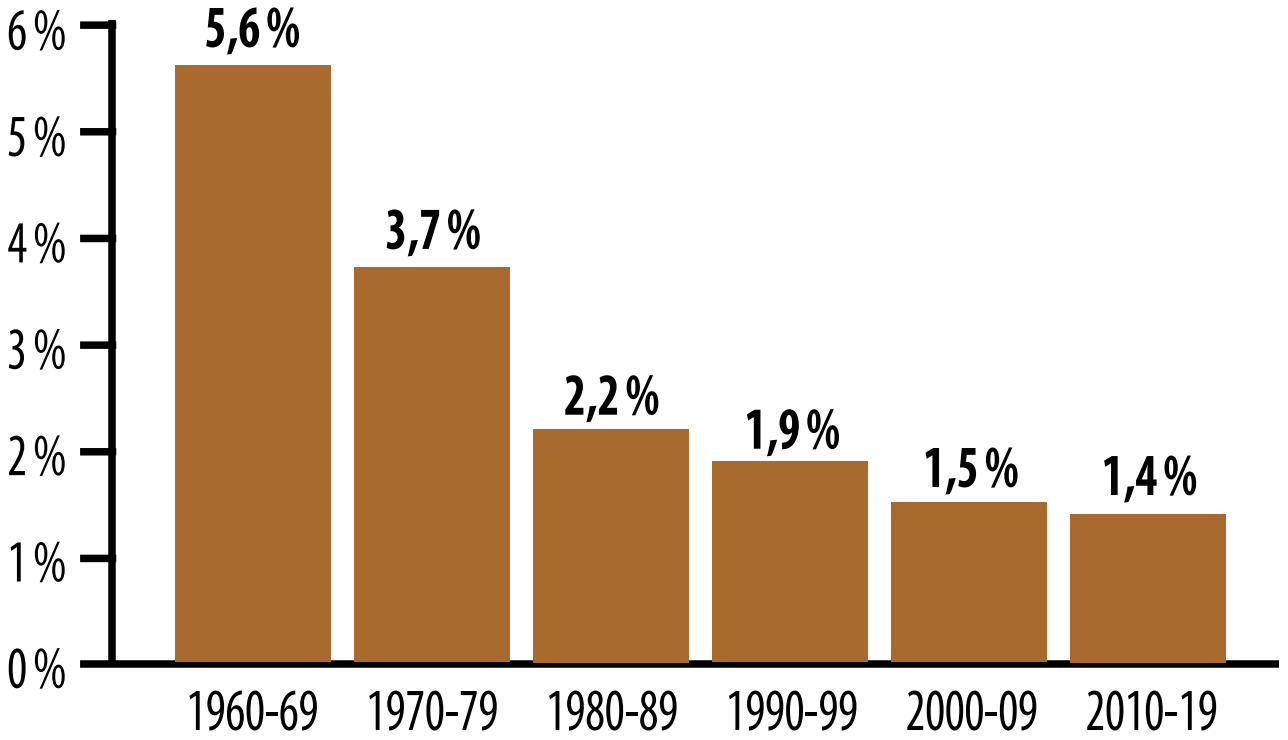
- DE LA RÉALITÉ DU TAUX DE CROISSANCE DU PIB
- DE LA RÉALITÉ DES TRANSFERTS MODAUX PRÉVISIBLES

LES PRÉVISONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU CSNE SONT IRRÉALISTES

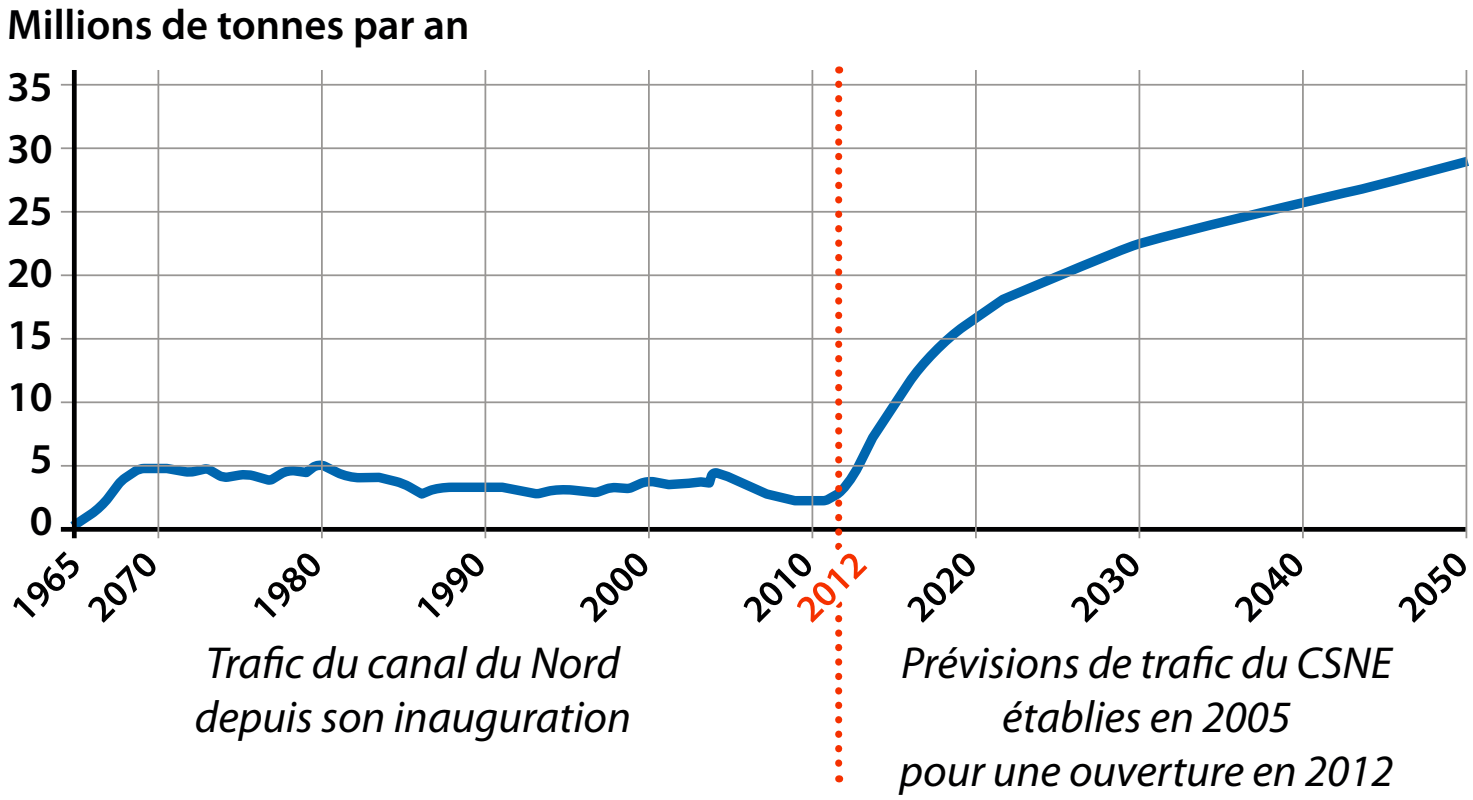
Les calculs de rentabilité du CSNE sont basés sur un taux de croissance du PIB que les économistes ne considèrent plus comme atteignable et que le réchauffement climatique interdit.

Si l'on introduit dans ces calculs un taux de croissance réaliste, la rentabilité du CSNE s'effondre.

CROISSANCE ANNUELLE DU PIB EN FRANCE
DEPUIS 1960, MOYENNE PAR DÉCENNIE



LA CROISSANCE DU VOLUME DES TRANSPORTS PRÉVUE DANS LES ÉTUDES DU CSNE EST INVRAISSEMBLABLE



Alors que le trafic fluvial à oscillé pendant 50 ans entre 3 et 5 millions de tonnes par an, sur une infrastructure non saturée, on prétend qu'**il existerait un marché pour dix fois plus de marchandises** avec un canal agrandi !

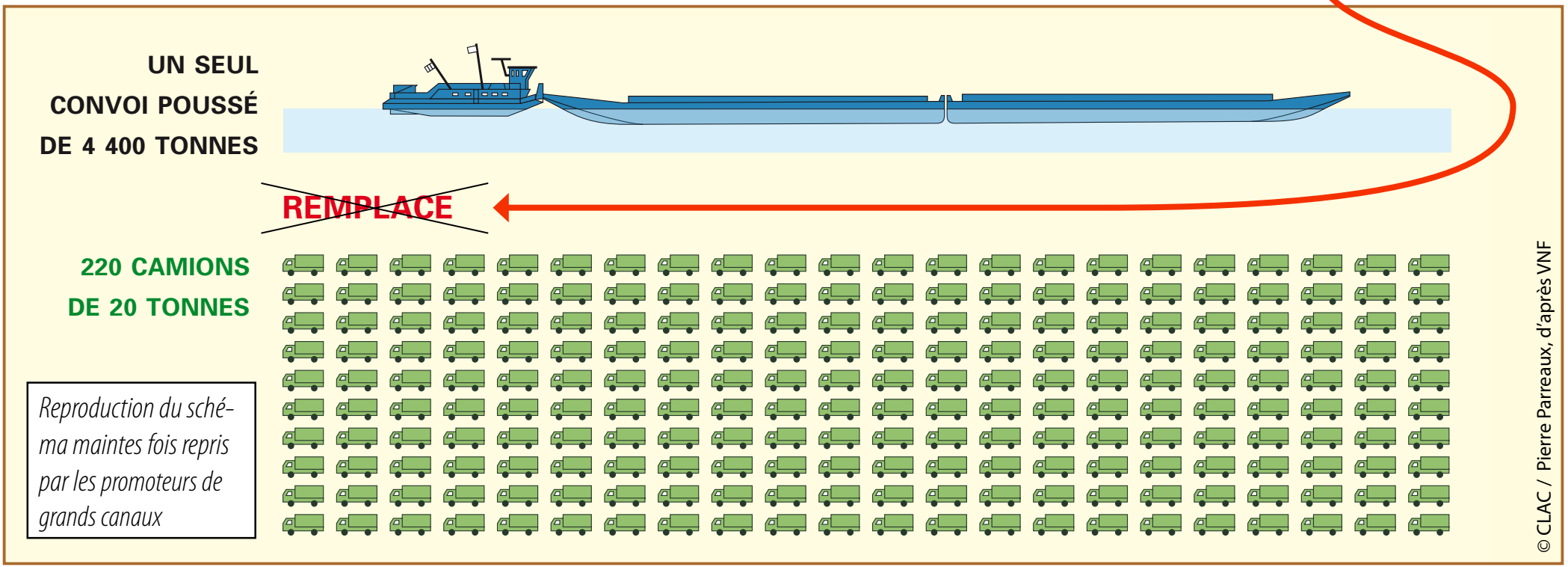
Pire, cette prévision est associée à un **triplement du volume de transports** tous modes confondus sur cet axe d'ici 2050, ce qui est déraisonnable et désormais incompatible avec la loi sur la transition énergétique. Fondé sur des prévisions dépassées, le CSNE est définitivement un projet du passé.

LES CANAUX COMME REMÈDES À L'ENCOMBREMENT ROUTIER : UNE PROMESSE IRRÉALISABLE

LE CSNE PROMET DE VIDER L'AUTOROUTE A1 DE SES CAMIONS SUR LA BASE D'UN SCHÉMA SIMPLISTE

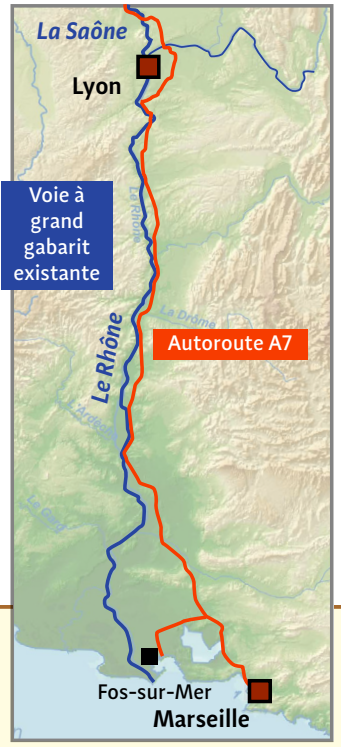
Ce schéma montre une équivalence de capacités.

Or, si un convoi fluvial à grand gabarit équivaut bien à 220 camions, il ne les remplace pas.



En fait, seuls quelques % du trafic routier sont « fluvialisables », tant sont différents les **types** de marchandises (massifiables ou non), les **origines** et les **destinations**.

L'EXEMPLE DU RHÔNE EST CRIANT : TOUTES LES 12 HEURES, 1 CONVOI FLUVIAL[1], ET TOUJOURS 6 000 CAMIONS.



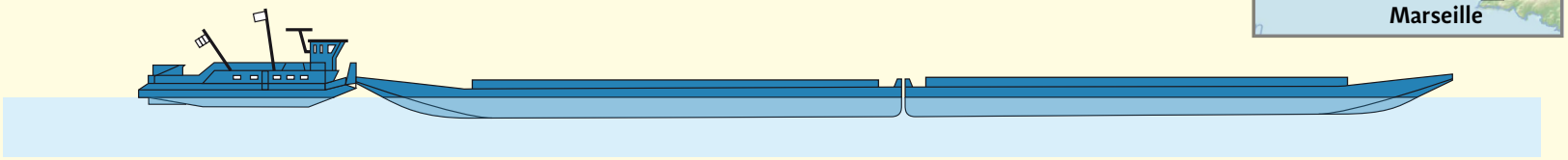
Cela restera vrai tant que le camion ne paiera pas les frais qui lui incombent.

Le transfert modal route / fer / fluvial devrait faire ses preuves avant tout projet de nouvelle infrastructure.

(1) ou plusieurs bateaux totalisant un tonnage équivalent

SUR 12 HEURES DANS LA VALLÉE DU RHÔNE (ACTUELLEMENT)

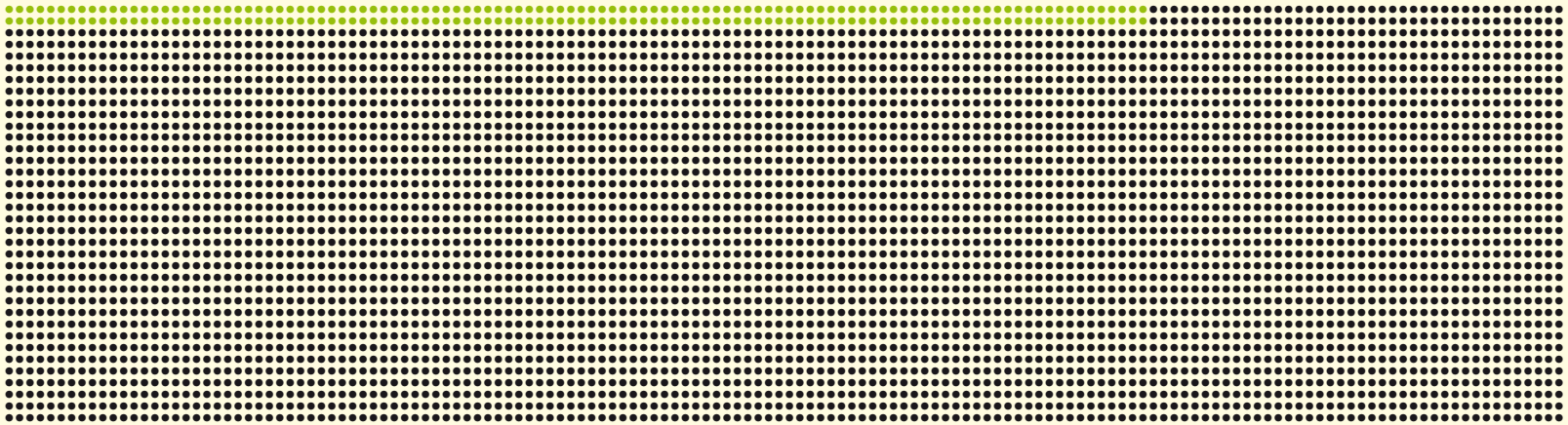
L'UNIQUE CONVOI DE 4 400 TONNES[1] QUI EMPRUNTE LE RHÔNE



REMPLACE AU MIEUX

220 CAMIONS DE 20 TONNES

ET LAISSE SUR LA ROUTE 6 000 AUTRES CAMIONS



© CLAC / Pierre Parreaux

L'EXEMPLE DU RHÔNE EST CRIANT : TOUTES LES 12 HEURES, 1 CONVOI FLUVIAL[1], ET TOUJOURS 6 000 CAMIONS.

(1) ou plusieurs bateaux totalisant un tonnage équivalent

La promesse



Les promoteurs de liaisons fluviales font rêver les automobilistes d'une autoroute vide de camions.

Mais l'exemple du Rhône montre que cela n'est qu'un rêve.

1 camion sur 30 a pu être remplacé par le bateau

Avant canal

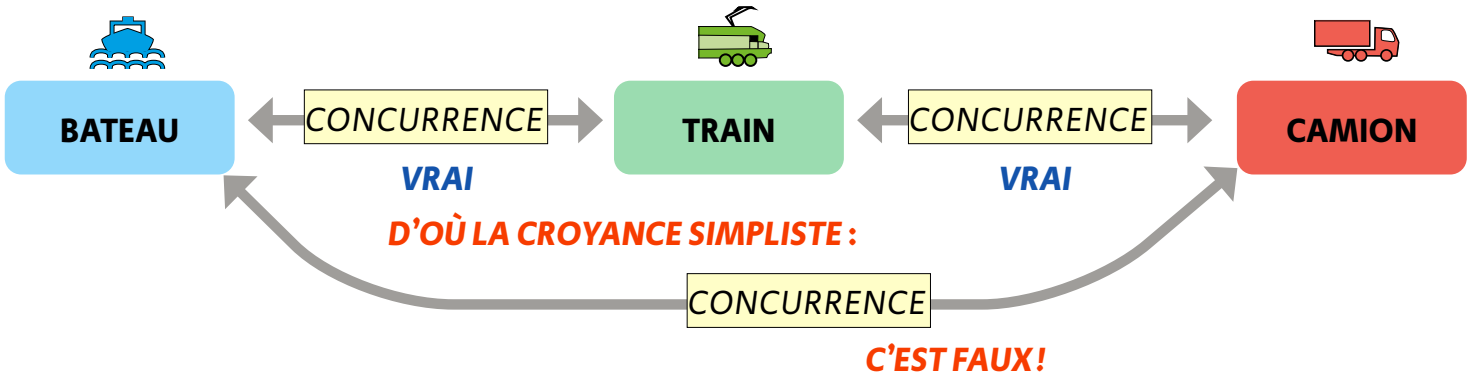


Après canal



LE BATEAU N'EST QUE TRÈS RAREMENT LE CONCURRENT DIRECT DU CAMION

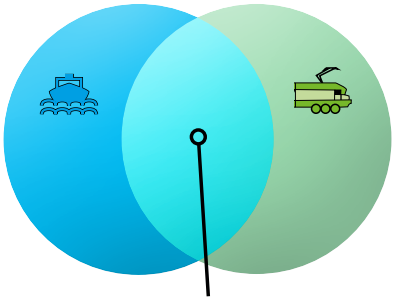
LA CONCURRENCE N'EST PAS UNE RELATION "TRANSITIVE"*



© CLAC / Pierre Parreaux

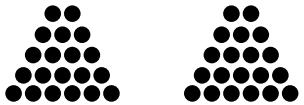
(*) en mathématiques, « relation transitive » signifie : si A entraîne B et B entraîne C, alors A entraîne C.

LA RÉALITÉ DE LA CONCURRENCE INTERMODALE

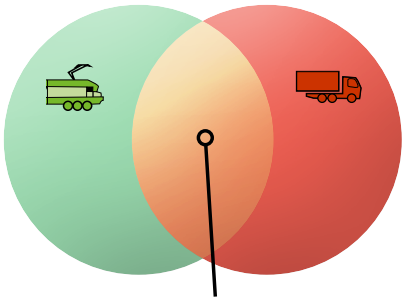


***GRAND** DOMAINE DE CONCURRENCE BATEAU-TRAIN*

2 MODES MASSIFIÉS*

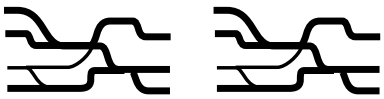


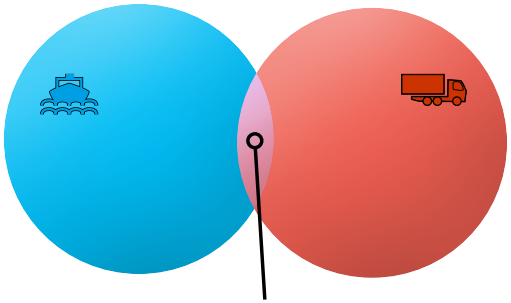
* *convoi de centaines ou millies de tonnes*



***GRAND** DOMAINE DE CONCURRENCE TRAIN-CAMION*

2 RÉSEAUX RAMIFIÉS





***PETIT** DOMAINE DE CONCURRENCE BATEAU-CAMION*

2 MODES COMPLÉMENTAIRES



© CLAC / Pierre Parreaux

CHACUN S'ACCORDE AUJOURD'HUI SUR LA NÉCESSITÉ DE RÉDUIRE LA PART MODALE DU CAMION.

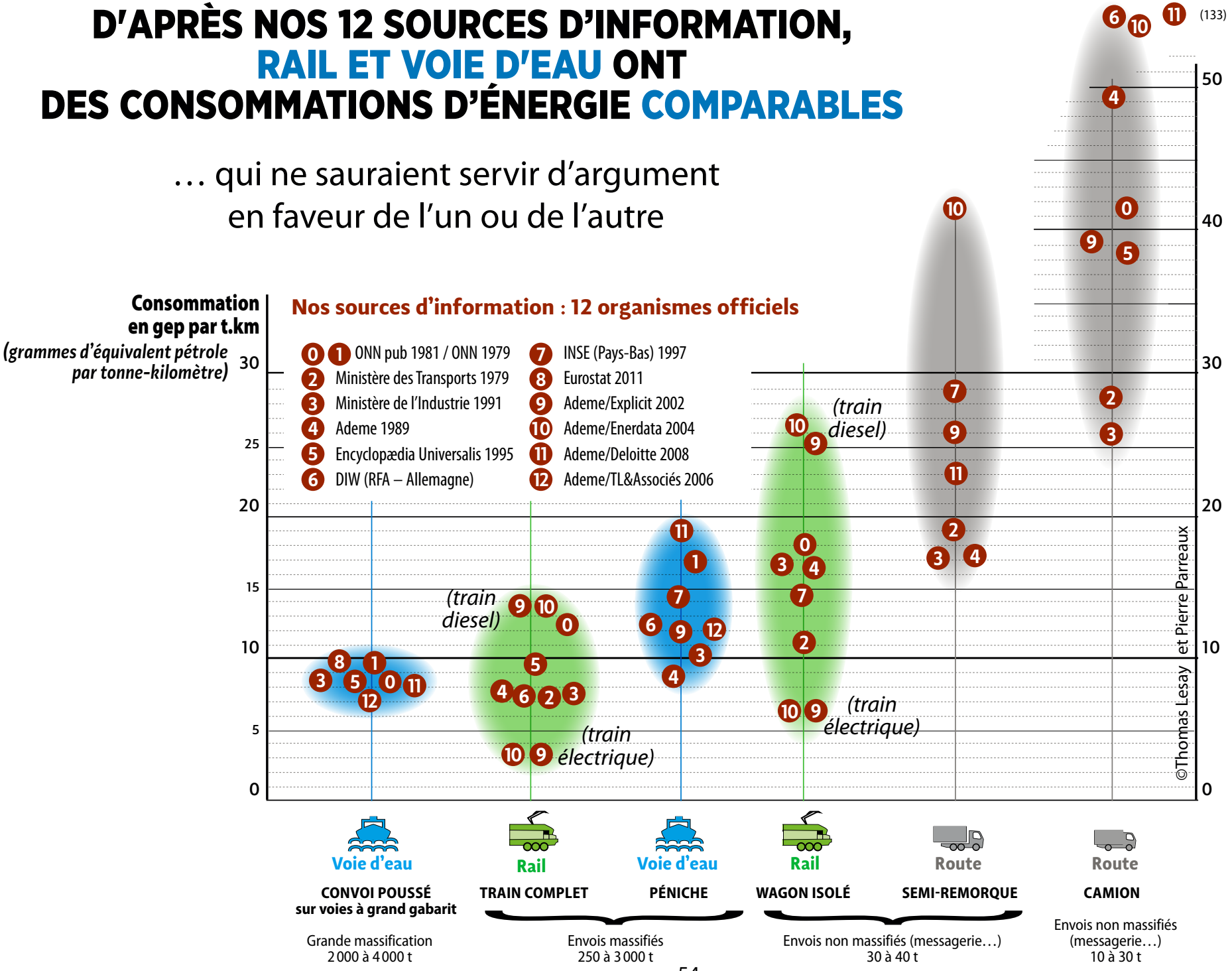
MAIS LE CHOIX ENTRE TRAIN ET BATEAU NE DOIT PAS ÊTRE FAIT À PARTIR DE DISCOURS PUBLICITAIRES.

OR, À TRANSPORT MASSIF COMPARABLE :
1 - LE TRAIN A UN MEILLEUR BILAN ÉNERGÉTIQUE ET CO_2
2 - MAIS LE TRAIN PRODUIT DAVANTAGE DE NUISANCES SONORES

DONC :
- **SI LES DEUX VOIES EXISTENT, ON PEUT PRÉFÉRER LE BATEAU.**
- **SI SEUL LE CHEMIN DE FER EXISTE, IL EST DÉRAISONNABLE DE CRÉER UNE VOIE FLUVIALE POUR LE CONCURRENCER À PARTIR DE FAUX CRITÈRES ÉNERGÉTIQUES.**

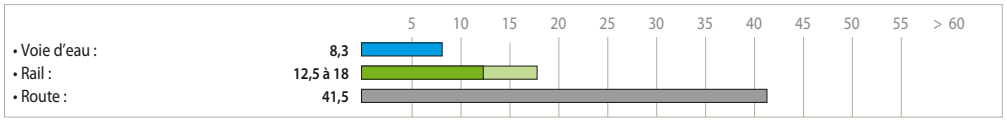
D'APRÈS NOS 12 SOURCES D'INFORMATION, RAIL ET VOIE D'EAU ONT DES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE COMPARABLES

… qui ne sauraient servir d'argument
en faveur de l'un ou de l'autre

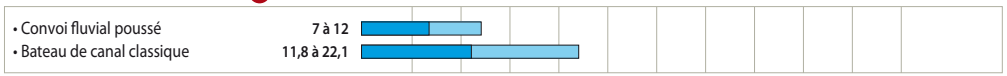


LES ÉTUDES RÉCENTES MONTRENT QUE LE TRAIN ÉLECTRIQUE COMPLET EST LE CHAMPION EN ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

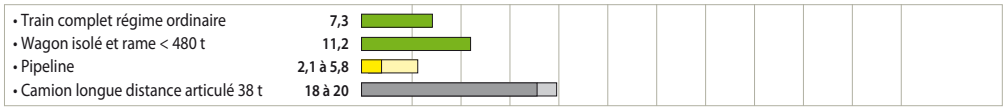
0 Les différentes **données « publicitaires » de l'ONN** (voir détails p. 42) ont été publiées en 1981 sans aucune référence de source. En prenant l'équivalence 1 litre de carburant = 830 gep, elles reviendraient à dire, en gep/t.km :



1 Le même **ONN** donnait en 1979 les chiffres suivants :

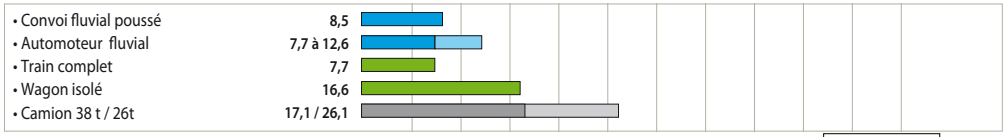


2 Le **ministère des Transports** (1979), pour les autres modes, donne les chiffres suivants :

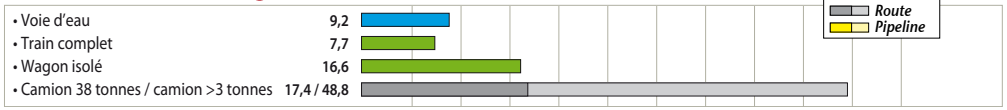


AUTRES SOURCES DE LA MÊME ÉPOQUE

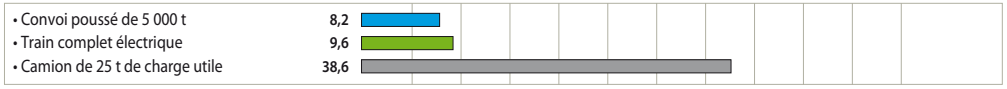
3 **Ministère de l'Industrie** (1991), tableaux des consommations d'énergie



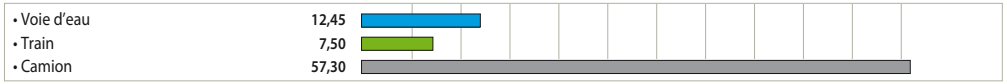
4 **Ademe** (1989)



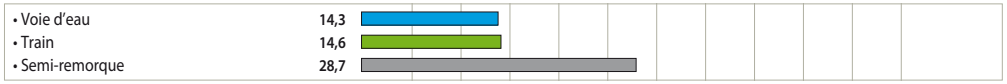
5 **Encyclopædia Universalis** (1995)



6 **Allemagne**, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), chiffres très favorables au rail malgré un mix énergétique contenant moins de nucléaire qu'en France



7 **Pays-Bas** (1997), Institut national de la santé et de l'environnement



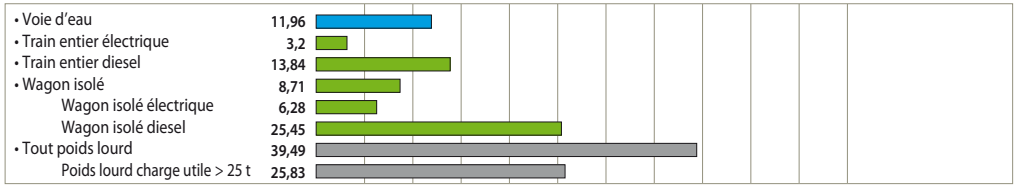
(*) Le train complet a des tonnages comparables à ceux du bateau ; le wagon isolé se compare, quant à lui, au camion.

8 **Eurostat 2011** (bureau des statistiques de la Commission européenne)



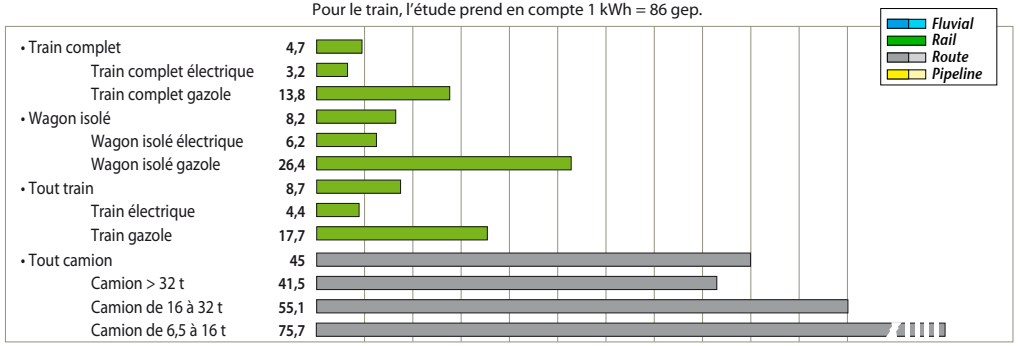
9 Étude **Ademe / Explicit** (2002)

Transport de marchandises /acheminements interurbains. Cette étude part du détail (type de véhicule, conditions de transport…) pour arriver à des agrégats plus généraux. Pour le train, elle prend en compte l'énergie primaire ayant servi à produire l'électricité.



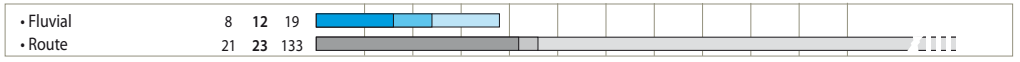
10 Étude **Ademe / Enerdata** (2004)

Pour le train, l'étude prend en compte 1 kWh = 86 gep.

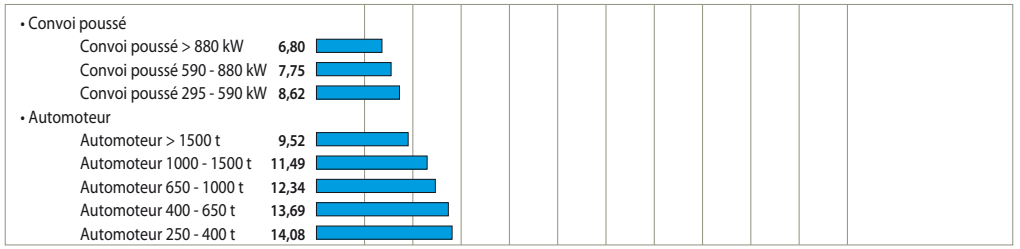


11 Étude **Ademe / Deloitte** (2008)

Le périmètre de l'étude va « du puits à la roue » (du puits de pétrole au véhicule). Les valeurs indiquées intègrent l'énergie nécessaire à chacune des étapes de la production du carburant. La fourchette de valeurs (mini-**médian**-maxi) couvre les divers types de véhicules : pour le fluvial, du Freycinet au convoi poussé ; pour la route, du camion léger de 7,5 tonnes au semi-remorque.



12 Étude **Ademe / TL&Associés** (2006)



Pipeline sud-européen **SPSE** (2007)



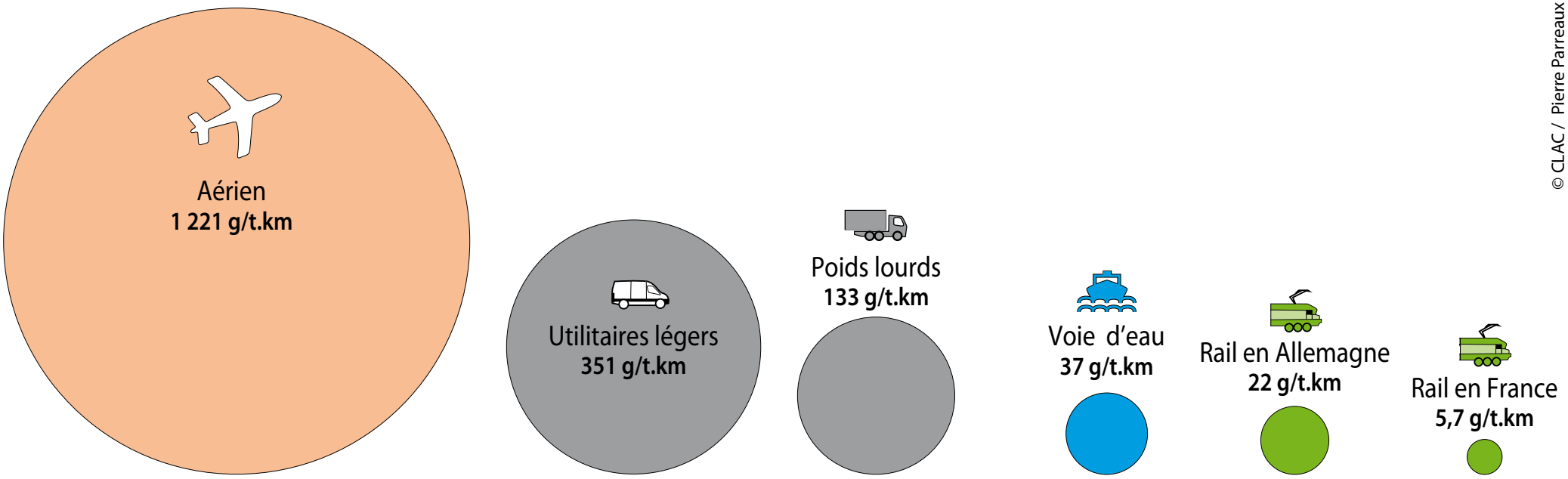
© CLAC / Thomas Lesay et Pierre Parreaux

POUR LE CO_2 LE TRAIN CREUSE ENCORE SON AVANTAGE SUR LE BATEAU … ET LAISSE LE CAMION LOIN DERRIÈRE

Émissions de CO_2

en grammes de gaz carbonique produits par tonne-kilomètre.
Les surfaces des cercles sont proportionnelles aux émissions de CO_2 des différents modes.
Le train est gagnant même dans des pays à mix électrique très carboné, comme l'Allemagne.

Sources : enquête Ademe/Explicit 2002 et, pour le train allemand, Technische Universität Berlin.



© CLAC / Pierre Parreaux

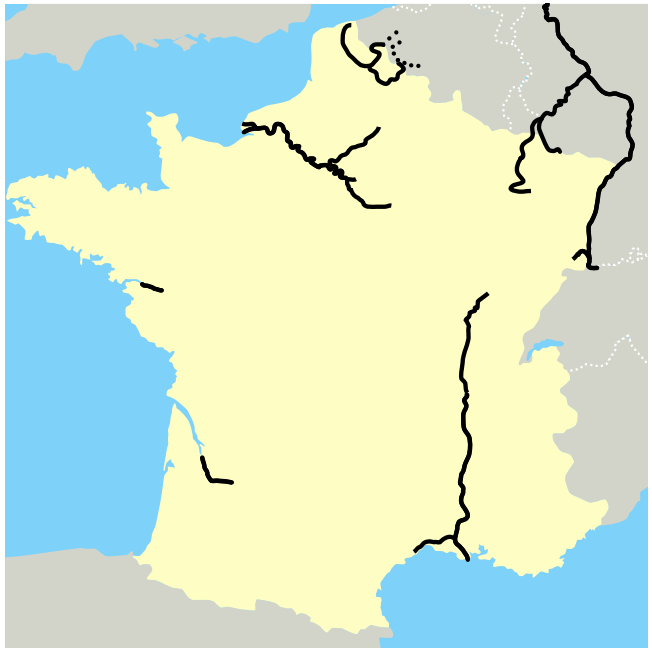
POUR L'ÉNERGIE ET LE CO_2, IL FAUT AUSSI PRENDRE EN COMPTE…

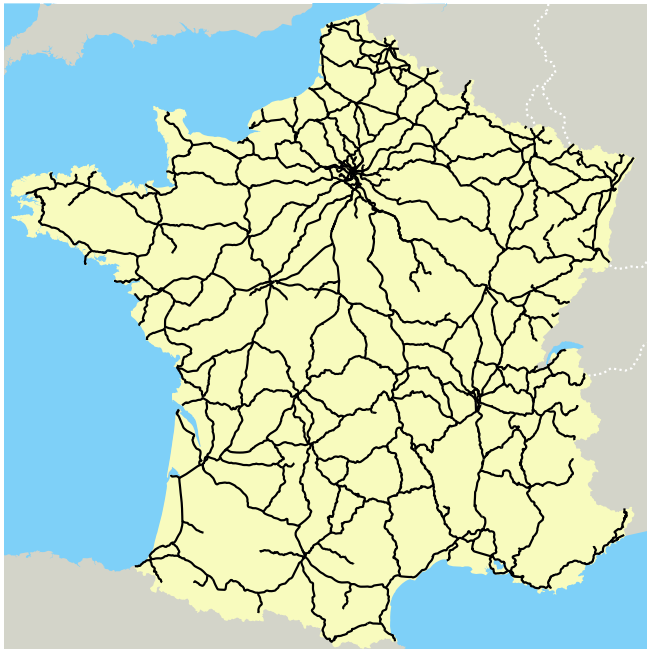
… l'ensemble de la chaîne de transport…



Les 1 800 km de voies à grand gabarit (bateaux supérieurs à 1 000 t).

Le bateau a en général besoin du camion.



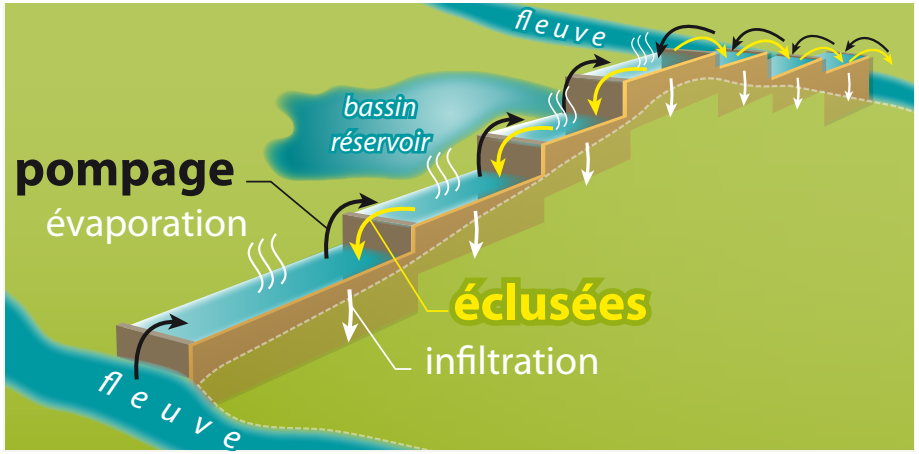




Les 26 200 km de voies ferrées encore en usage (en 2017, hors LGV).

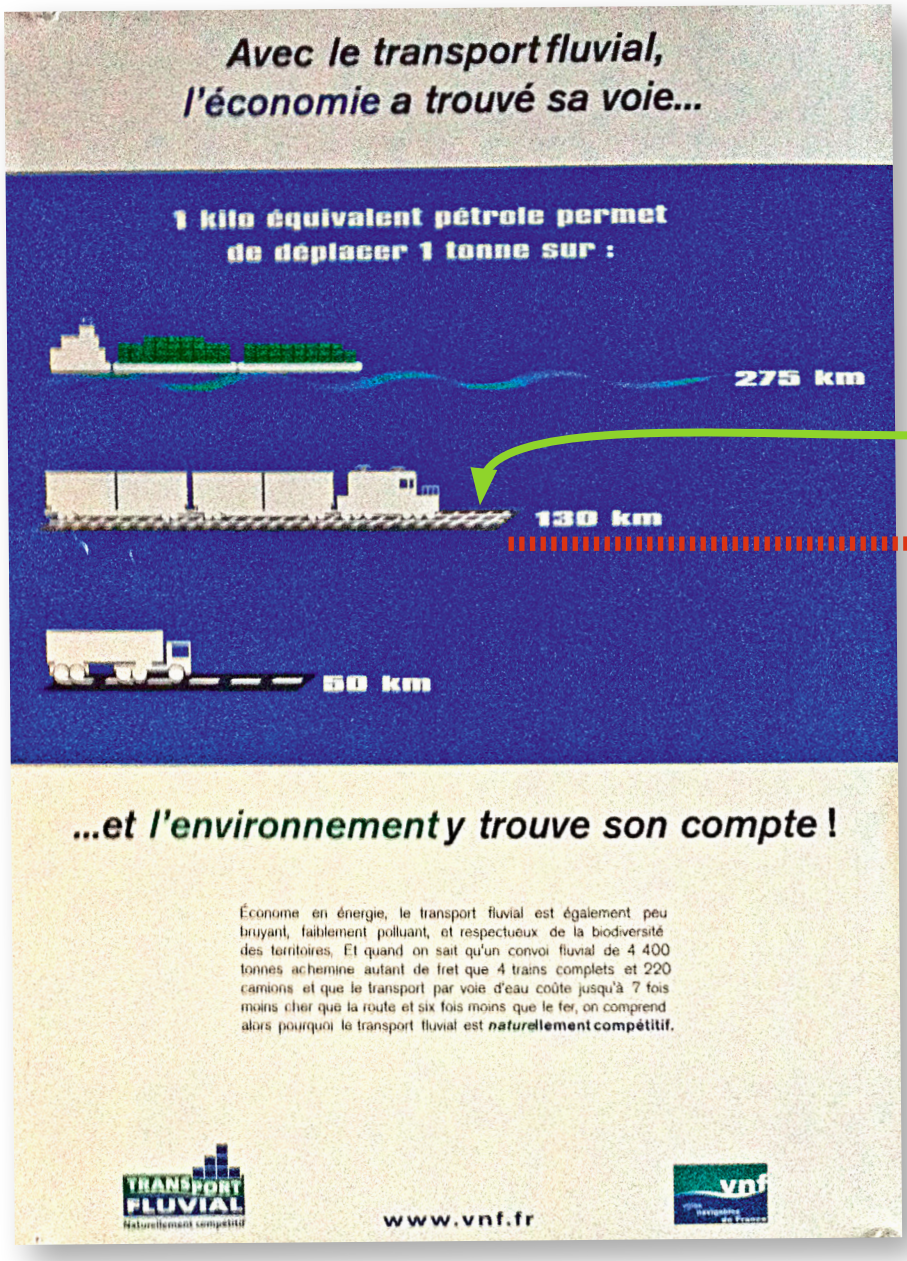
Le chemin de fer est beaucoup plus ramifié et a moins besoin du camion.

… et l'énergie des pompages



Dans les **liaisons interbassins**, *le fluvial consomme autant d'énergie pour remonter l'eau des biefs que pour faire avancer les bateaux !*

VNF CONTINUE D'AFFICHER DES COMPARAISONS ÉNERGÉTIQUES BATEAU / TRAIN QUI DATENT DES LOCOMOTIVES À VAPEUR



VNF nous dit que 1 kg d'équivalent-pétrole permet de déplacer 1 tonne sur :

- *275 km en bateau*

ou

- ***130 km** en train*

580 km

MAIS EN VÉRITÉ

À l'époque des trains électriques, les chiffres sont totalement différents :

- *275 km en bateau*

ou

- ***580 km** en train !*

Affiche de VNF photographiée en 2016 sur le port de Gennevilliers

LA LENTEUR DU FLUVIAL N'EST PAS FORCÉMENT UN INCONVÉNIENT. MAIS ELLE EST RÉDHIBITOIRE POUR LES LONGS PARCOURS INTERBASSINS

*Plusieurs **semaines** pour traverser le continent contre **2 jours** en train. Avec une incidence certaine sur les coûts.*



© CLAC / Thomas Lesay et Pierre Parreaux

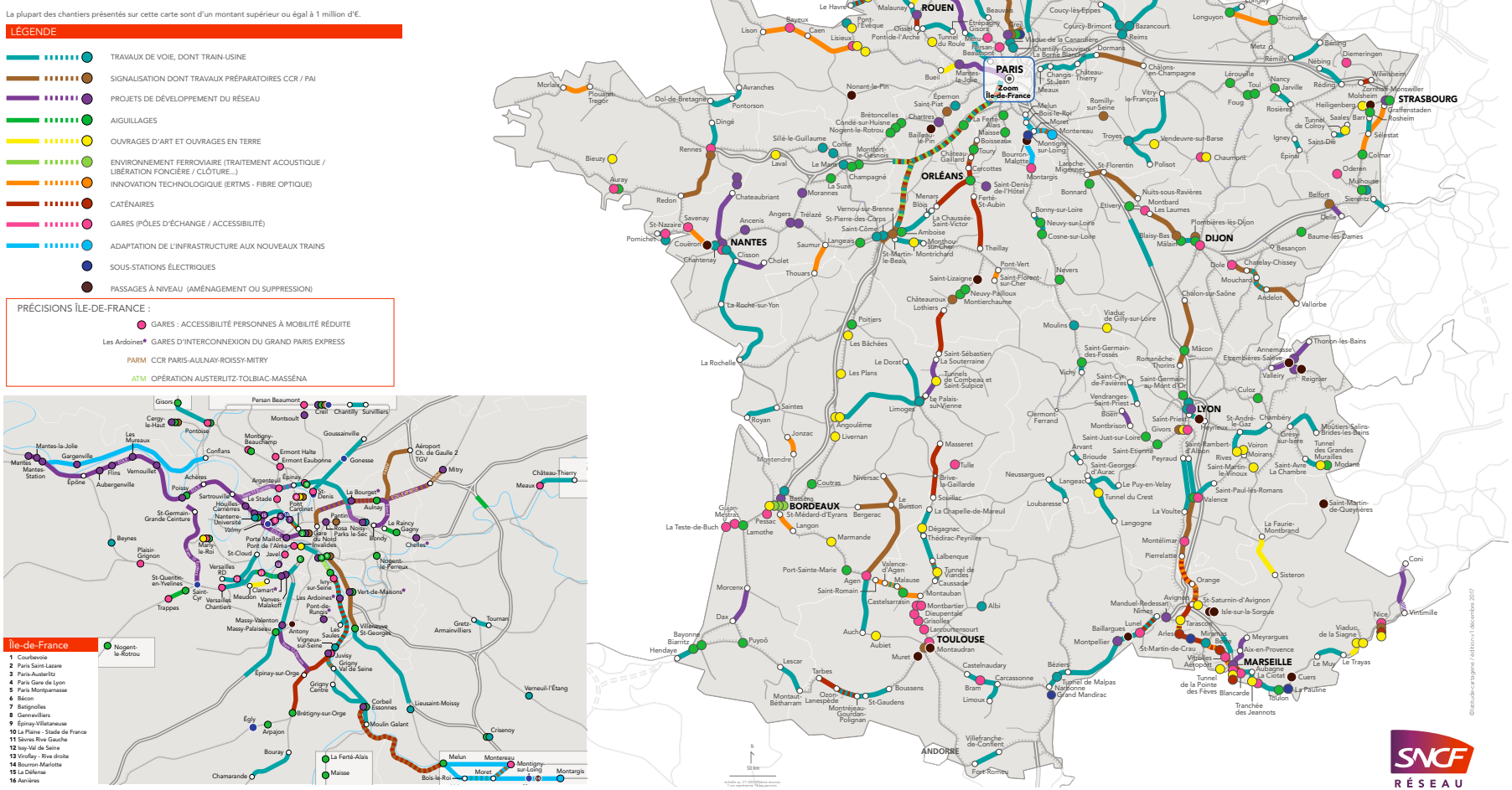
LE RÉSEAU FERROVIAIRE NÉCESSITE D'IMPORTANTS TRAVAUX. EST-CE LE MOMENT DE CRÉER UNE VOIE FLUVIALE CONCURRENTE ?

1 600 chantiers ferroviaires pour 1 600 millions d'euros, contre 4 500 millions d'euros pour le projet CSNE.
Et en projet, 1 500 rénovations de petites lignes.

PRINCIPAUX CHANTIERS 2018

PARMI 1 600 CHANTIERS PROGRAMMÉS AU 1ER DÉCEMBRE 2017

La plupart des chantiers présentés sur cette carte sont d'un montant supérieur ou égal à 1 million d'€.



LE « CHAÎNON MANQUANT », UNE LUBIE DE GÉOGRAPHE… MAIS POUR TRANSPORTER QUOI ?

1 - MARCHÉS MODERNES DE LA VOIE D'EAU (CONTENEURS)

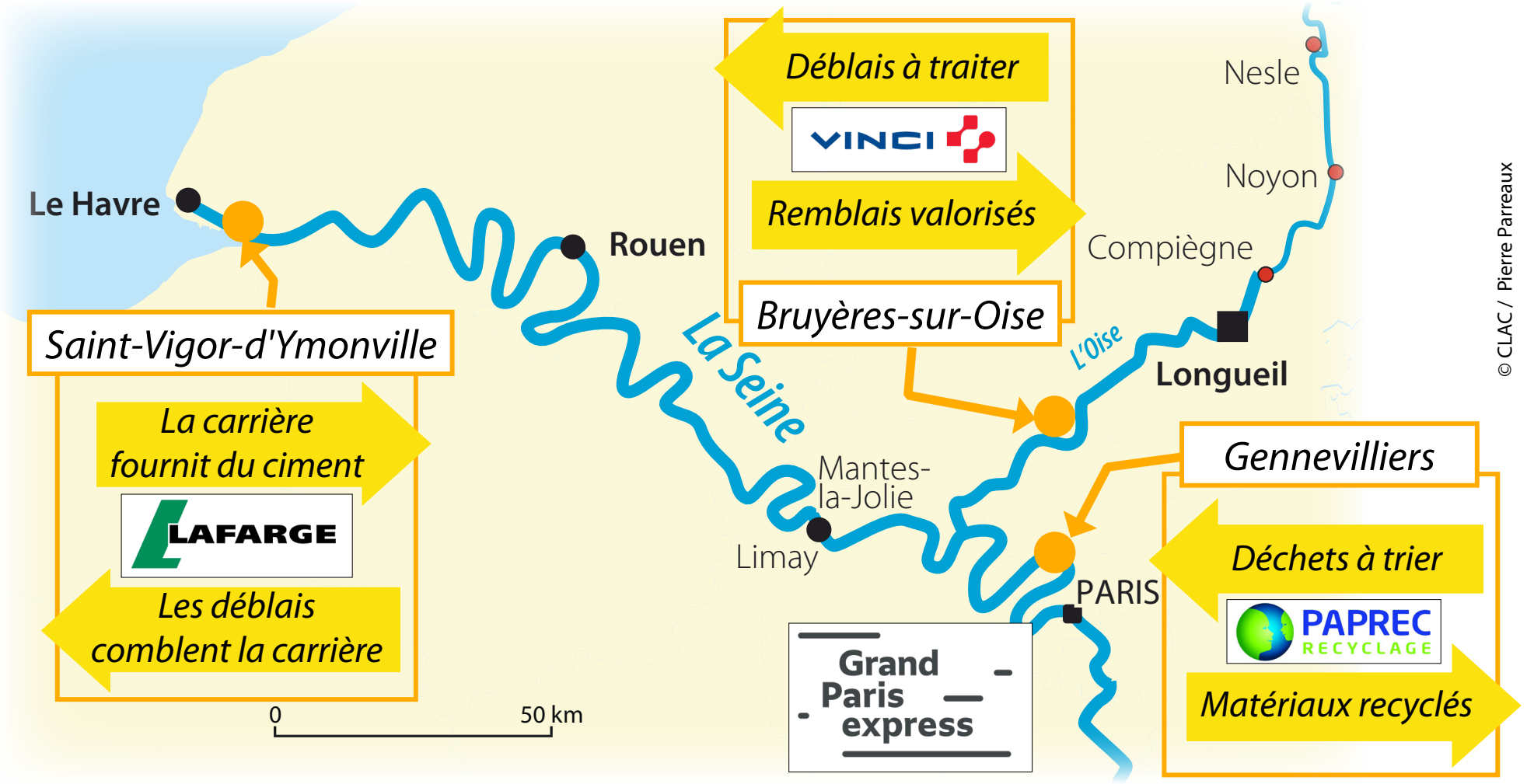
Le CSNE est hors course pour longtemps, du fait des ponts trop bas aux extrémités du canal et de l'intérêt qu'a la France à utiliser Le Havre et la Seine plutôt qu'Anvers et Rotterdam.

2 - MARCHÉS TRADITIONNELS DE LA VOIE D'EAU (VRAC PONDÉREUX) :

- **LA SIDÉRURGIE NE CONCERNE NI L'ÎLE-DE-FRANCE, NI LE CSNE, ET LE CHEMIN DE FER RELIE DÉJÀ DUNKERQUE AVEC LES RÉGIONS DE L'EST**
- **LA MÉTALLURGIE (AUTOMOBILE…) S'ORGANISE AUTOUR DU TRAIN**
- **PARIS S'ALIMENTE EN MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION PAR LA SEINE**
- **LES CARRIÈRES DU NORD S'ACCOMODENT DU TRAIN**
- **DES MILLIONS DE TONNES DE TERRE, D'ENGRAIS, DE CIMENT… UTILISENT LE CANAL DU NORD OU LA MARNE**
- **LES DÉCHETS NE DEVRAIENT PAS AVOIR À FRANCHIR UN SEUIL INTERBASSIN**

■■■

DÉCHETS ET MATÉRIAUX, L'EXEMPLE DU GRAND PARIS EXPRESS : UN PROJET EXEMPLAIRE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE FLUVIALE



Grand Paris Express, chantier du siècle : exemples de traitement des 40 millions de m³ de déblais. La Seine se prête parfaitement à leur évacuation et leur recyclage.

Le fleuve est ici au service de l'économie circulaire, **nul besoin de liaison interbassin** !

LE CONTRESENS DE VNF SUR L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE

L'économie circulaire est par définition une économie locale. Mais VNF utilise étonnamment ce terme comme un synonyme de « *déchets* », allant jusqu'à prôner pour eux une liaison interbassin (CSNE)… pour exporter des déchets vers le monde entier ?



Une vision mondialiste de l'économie circulaire !

😂

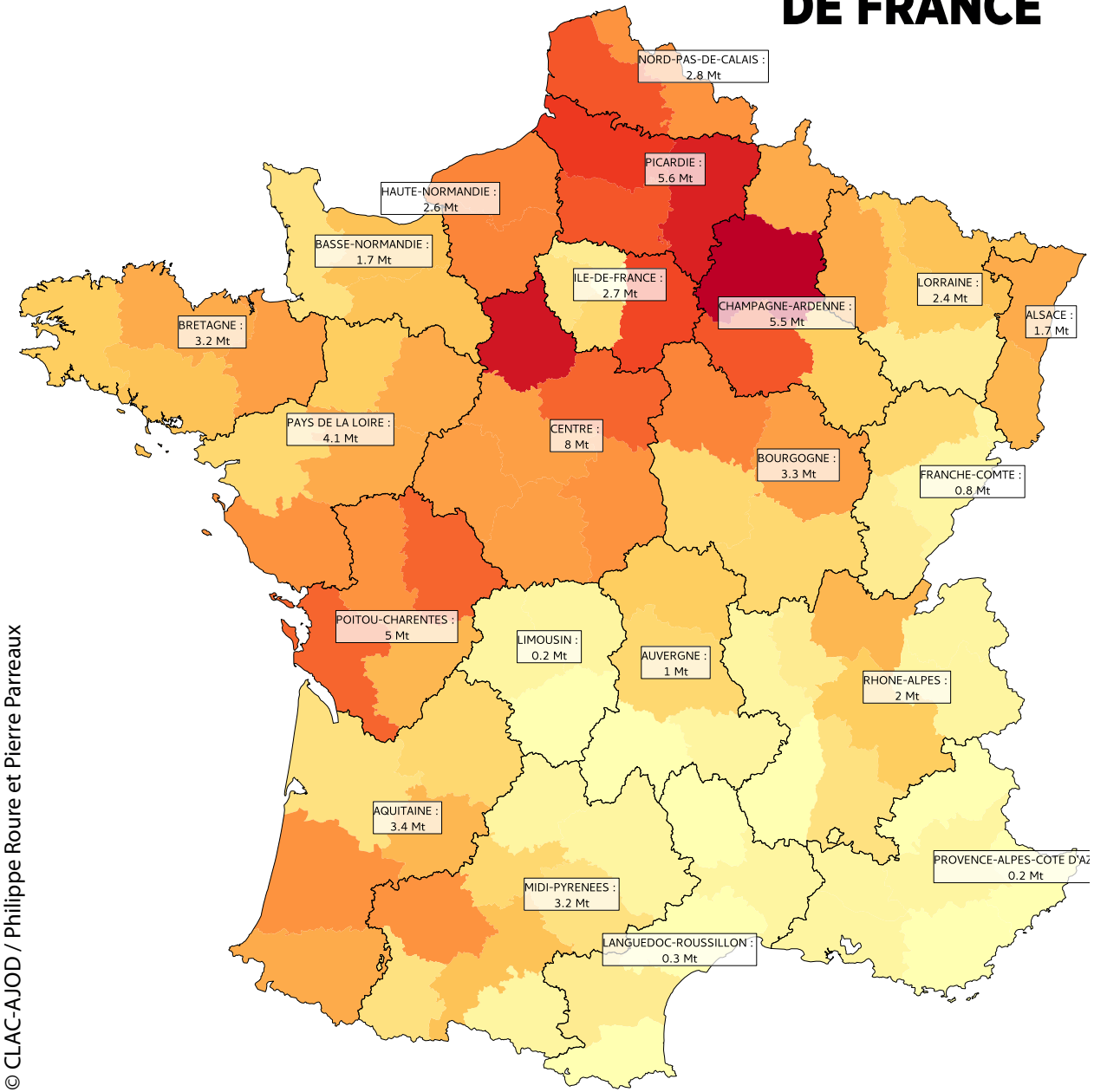
© CLAC / Pierre Parreaux

**CONTENEURS, SIDÉRURGIE, MÉTALLURGIE,
CONSTRUCTION, DÉCONSTRUCTION, DÉCHETS, ENGRAIS…
CES MARCHANDISES N'ATTENDENT PAS GRAND-CHOSE DU CSNE**

IL RESTERAIT DONC COMME ARGUMENT FORT POUR LE CSNE :

LE TRANSPORT DES CÉRÉALES

LE TRANSPORT DES CÉRÉALES, ARGUMENT OFFICIEL DU CSNE. LES RÉGIONS CONCERNÉES SONT EN EFFET LES PLUS PRODUCTRICES DE FRANCE



Collecte de céréales (toutes) en 2015

Par département

- 2.4 Mt
- 2 Mt
- 1.5 Mt
- 0.5 Mt
- 0.1 Mt
- < 0.1 Mt

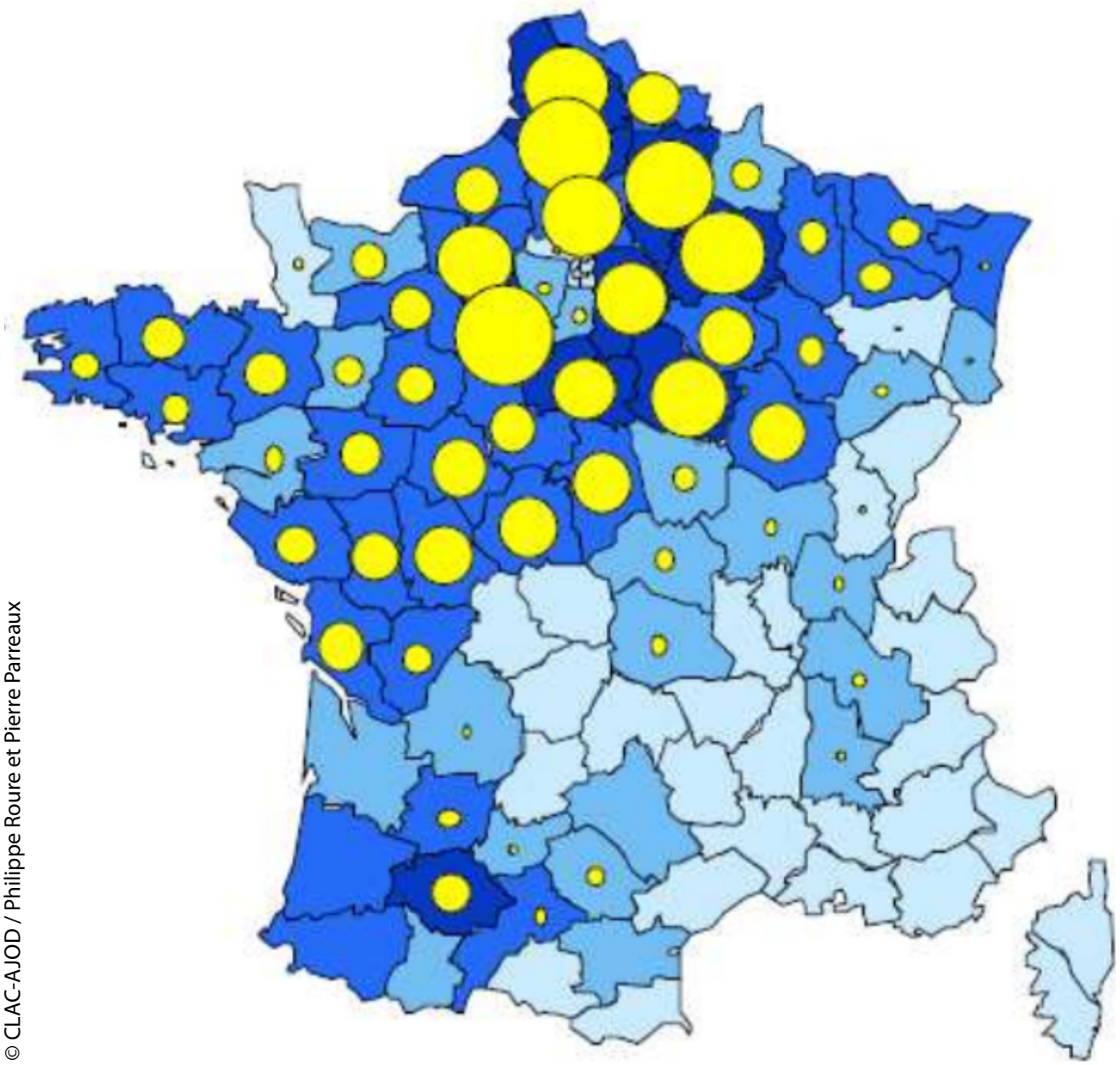
Les promoteurs du CSNE promettent de réduire le coût à la tonne du transport de céréales.

Mais comme montré plus loin, cet argument concerne avant tout les céréales produites à proximité du canal, destinées à l'exportation extra-européenne et transportées par voie d'eau, à l'exclusion de celles déjà acheminées « écologiquement » par train.

D'aussi grands travaux pour un usage si limité, est-ce vraiment raisonnable ?

© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

SURFACES DE CULTURES CÉRÉALIÈRES, DONT BLÉ TENDRE



Surface en céréales (ha) en 2002

0 à 50 000
50 000 à 100 000
100 000 à 200 000
sup à 200 000

dont surface en blé tendre (ha) en 2002

200 000
100 000

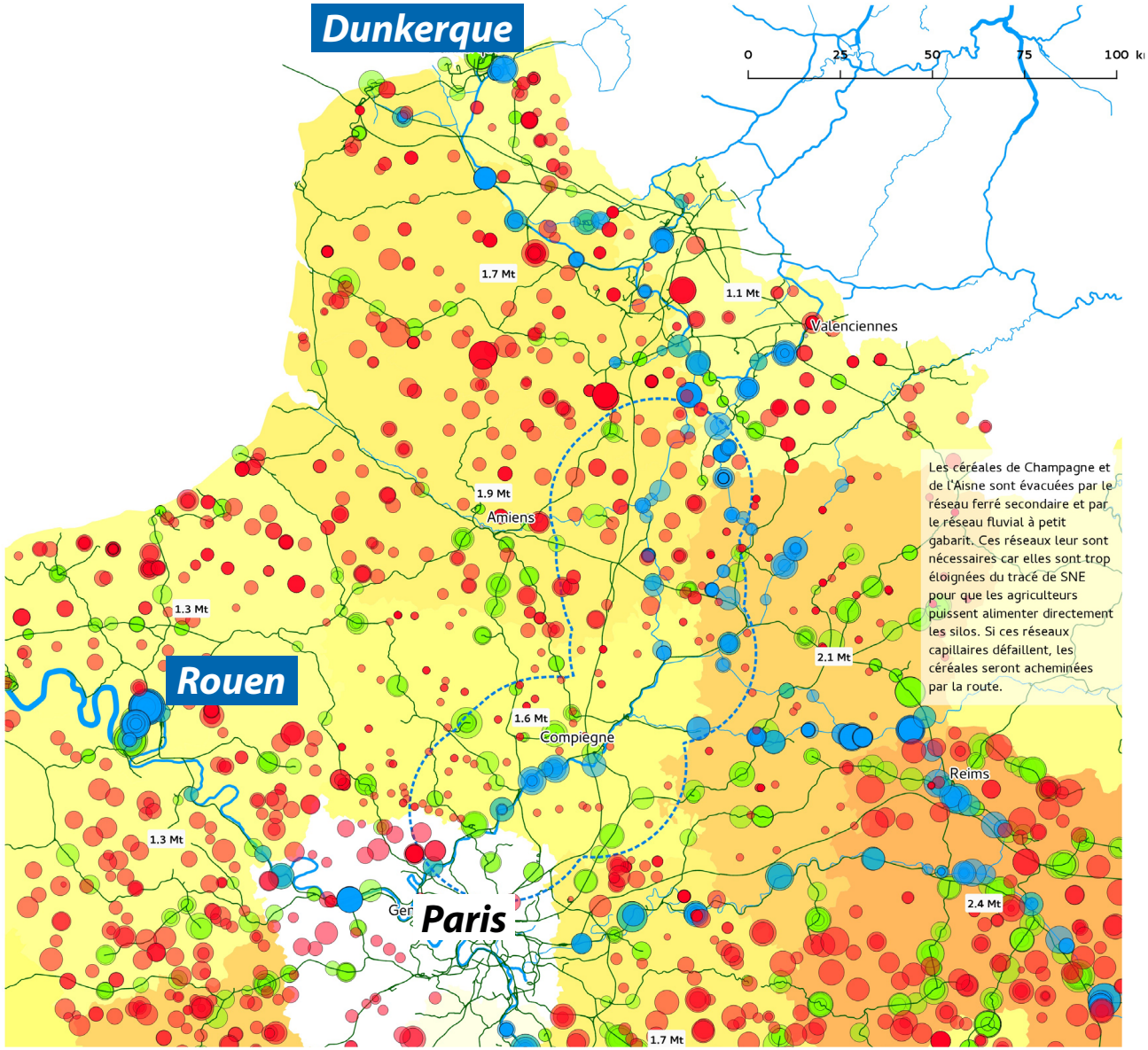
Au vu d'une telle carte, il est évident que les transports de céréales ont une grande importance dans le nord de la France.

Mais de là à croire que la création d'une voie monoaxiale de « transport de masse » de 107 km va améliorer significativement les profits dans cette activité, il y a un pas que VNF franchit allègrement sur des bases purement théoriques.

© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

LES PROMOTEURS DU CSNE VEULENT MASSIFIER L'EXPORT FLUVIAL DE CÉRÉALES, DONC LES FAIRE CONVERGER VERS DE GRANDS SILOS AU BORD DU CANAL, FORCÉMENT ALIMENTÉS PAR CAMION

CE FAISANT, ILS NÉGLIGENT ET MENACENT LES MOYENS ACTUELS DE COLLECTE DIFFUSE PAR TRAIN ET PAR PÉNICHE SUR LES RÉSEAUX « CAPILLAIRES »



Carte des silos agricoles :

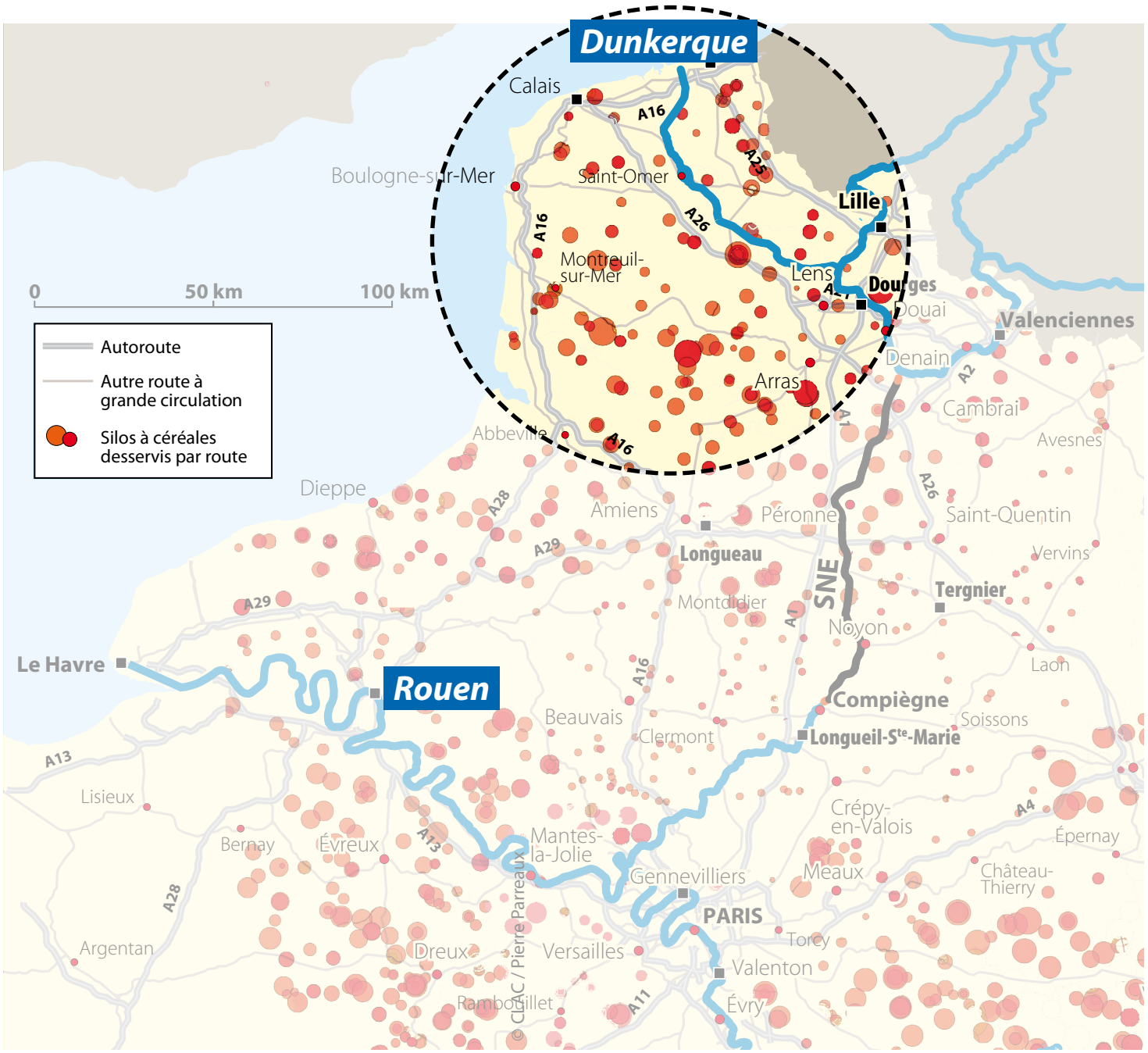
- connectés à la voie d'eau
- connectés au rail
- connectés à la route

Zone de chalandise des silos au bord du CSNE

1,9Mt — Production de céréales par région en millions de tonnes

© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

COLLECTE DES CÉRÉALES POUR L'EXPORT



© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

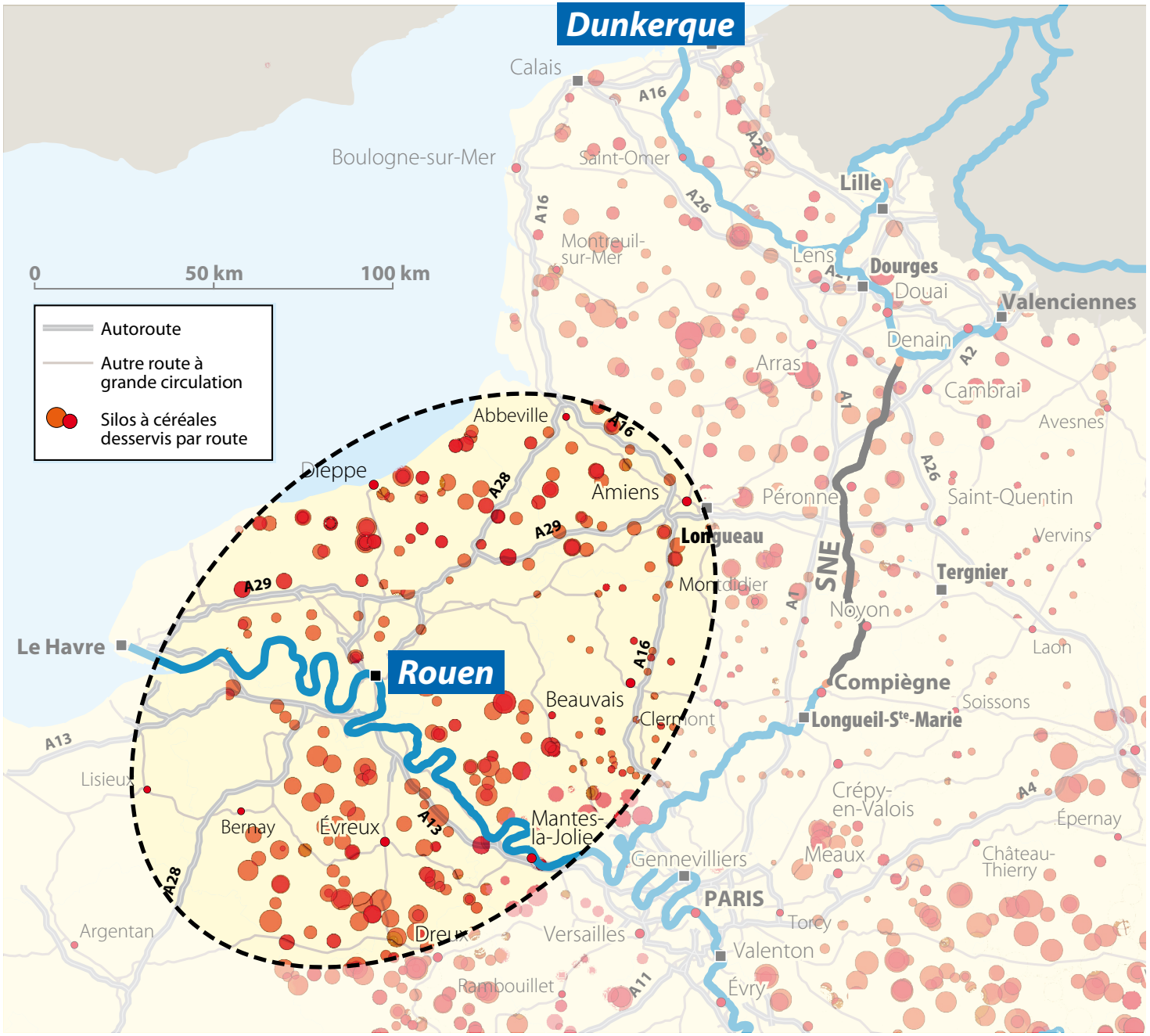
1a - PAR LA ROUTE :

LA ZONE DE CHALANDISE DE DUNKERQUE N'EST PAS CONCERNÉE PAR LE PROJET CSNE

Les calculs de rentabilité du projet CSNE invoquent le faible coût de la tonne kilométrique transportée sur voie fluviale à grand gabarit. Mais ces études sont théoriques. Elles ne tiennent pas compte de la nécessité de collecter les céréales là où elles poussent ! La majorité de cette collecte se fait aujourd'hui par la route, grâce aux silos représentés ici en rouge. Évidence cartographique : **on n'imagine pas les camions qui collectent dans la zone ici cerclée et livrent directement le port de Dunkerque se mettre à livrer dans des grands silos intermédiaires, à construire au bord du CSNE !** Même dans une logique écologique, les distances concernées relèvent du routier et non du multimodal.

COLLECTE DES CÉRÉALES POUR L'EXPORT

1b - PAR LA ROUTE :



© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

LA ZONE DE CHALANDISE DE ROUEN N'EST PAS NON PLUS CONCERNÉE PAR LE PROJET CSNE

Rouen est le premier port pour l'export des céréales en Europe. Aujourd'hui, malheureusement, la majorité des céréales y arrive par camion (la carte présente, en rouge, les silos désservis par la route).

Vouloir utiliser davantage la voie d'eau relève d'une bonne intention écologique.
Mais il serait illusoire d'imaginer que, pour parcourir des distances de l'ordre de la centaine de kilomètres, on aille alimenter des silos intermédiaires au bord du CSNE en ajoutant deux ruptures de charge à l'actuel cheminement.
La zone de collecte entourée ici en noir n'est donc aucunement concernée par le projet CSNE.

COLLECTE DES CÉRÉALES POUR L'EXPORT

2 - PAR VOIE D'EAU :



© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

L'USAGE DES PETITS CANAUX EST MENACÉ

Les **canaux à petit gabarit** ont un rôle clé pour la collecte des céréales en Picardie et en Champagne. Ce sont les seules régions de France qui exploitent encore le réseau Freycinet pour le fret.

De nombreux silos agricoles (ronds bleus) sont situés en bordure de voie d'eau. Une part importante des péniches livre les céréales à l'industrie agro-alimentaire française et nord-européenne.

La capacité de 300 tonnes des péniches Freycinet est parfaitement adaptée aux besoins réguliers de ces industries.

En ce qui concerne l'**export par mer**, suivant que les silos se trouvent plus ou moins au nord ou au sud, les péniches se dirigent vers Dunkerque ou vers Rouen.

Transporter sur le CSNE, par 2 000 ou 4 000 tonnes, les céréales vers ces 2 ports maritimes ne peut que **supprimer le trafic fluvial Freycinet au profit d'un trafic routier** en direction de grands silos au bord du CSNE. Un effet contraire à l'objectif annoncé du CSNE, qui serait de réduire la part du routier au profit du fluvial !

COLLECTE DES CÉRÉALES POUR L'EXPORT



© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

3 - PAR LE RAIL :

L'USAGE DES PETITES VOIES FERRÉES MENACÉ

De même que la région Hauts-de-France est une des rares à utiliser encore les canaux Freycinet pour le fret, elle est aussi utilisatrice de son réseau capillaire ferrovaire (en vert, les silos desservis par le rail).

Mais la politique ferroviaire française fait déjà peser des menaces sur la pérennité des petites voies ferrées. **Les céréaliers craignent de devoir abandonner bientôt ce mode au profit du camion.**

Le projet CSNE, qui vise à une plus grande massification du transport de céréales, ne peut être que néfaste au maintien du transport ferroviaire.

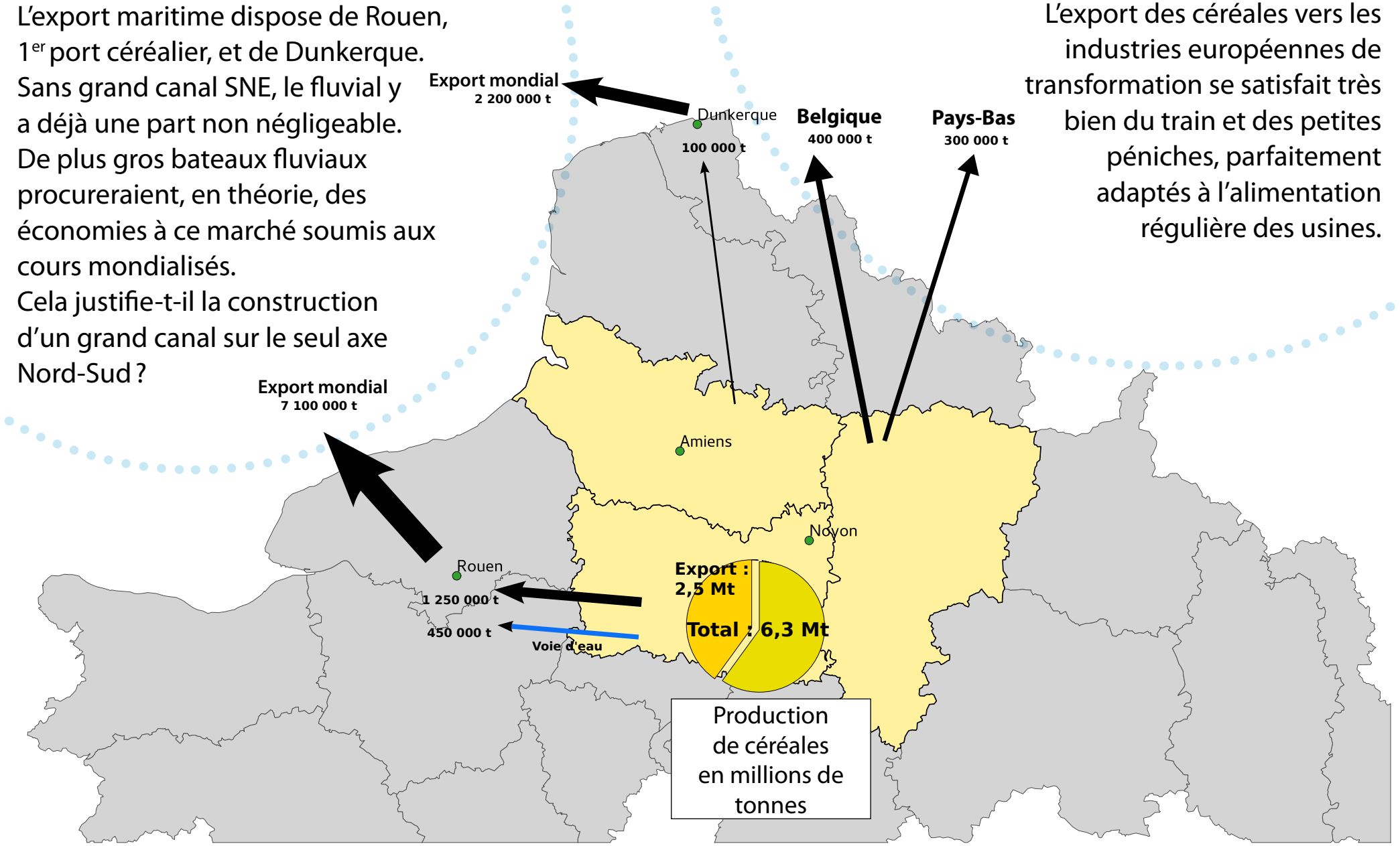
Paradoxalement, ce projet « écologiquement vertueux » peut conduire à un accroissement du transport par camions pour la collecte locale des céréales et leur acheminement vers de futurs grands silos fluviaux au bord du CSNE.

Au risque de voir ces camions s'ajouter, pour quelques kilomètres, au trafic de l'autoroute A1, très proche du CSNE.

ZOOM SUR LES CÉRÉALES PICARDES :
L'EXPORT MARITIME EST UN DÉBOUCHÉ IMPORTANT, MAIS IL N'EST PAS LE SEUL

L'export maritime dispose de Rouen, 1er port céréalier, et de Dunkerque. Sans grand canal SNE, le fluvial y a déjà une part non négligeable. De plus gros bateaux fluviaux procureraient, en théorie, des économies à ce marché soumis aux cours mondialisés.
Cela justifie-t-il la construction d'un grand canal sur le seul axe Nord-Sud ?

L'export des céréales vers les industries européennes de transformation se satisfait très bien du train et des petites péniches, parfaitement adaptés à l'alimentation régulière des usines.

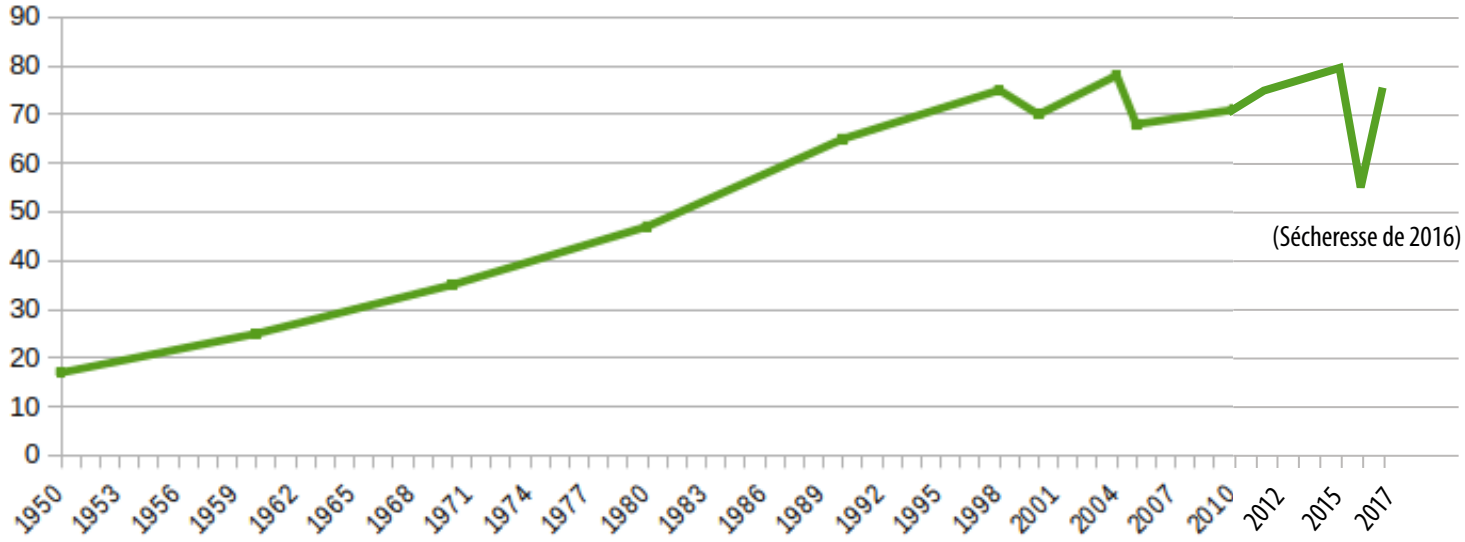


© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

LA RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE DU CSNE EST BASÉE SUR UNE PROGRESSION CONTINUE DE LA PRODUCTION CÉRÉALIÈRE.

MAIS ON CONSTATE QUE CES PRÉVISIONS DÉPASSENT LES CAPACITÉS DES TERRES CULTIVÉES, QUI SONT POURTANT AU MAXIMUM DE LEUR PRODUCTIVITÉ DEPUIS DES DÉCENNIES !

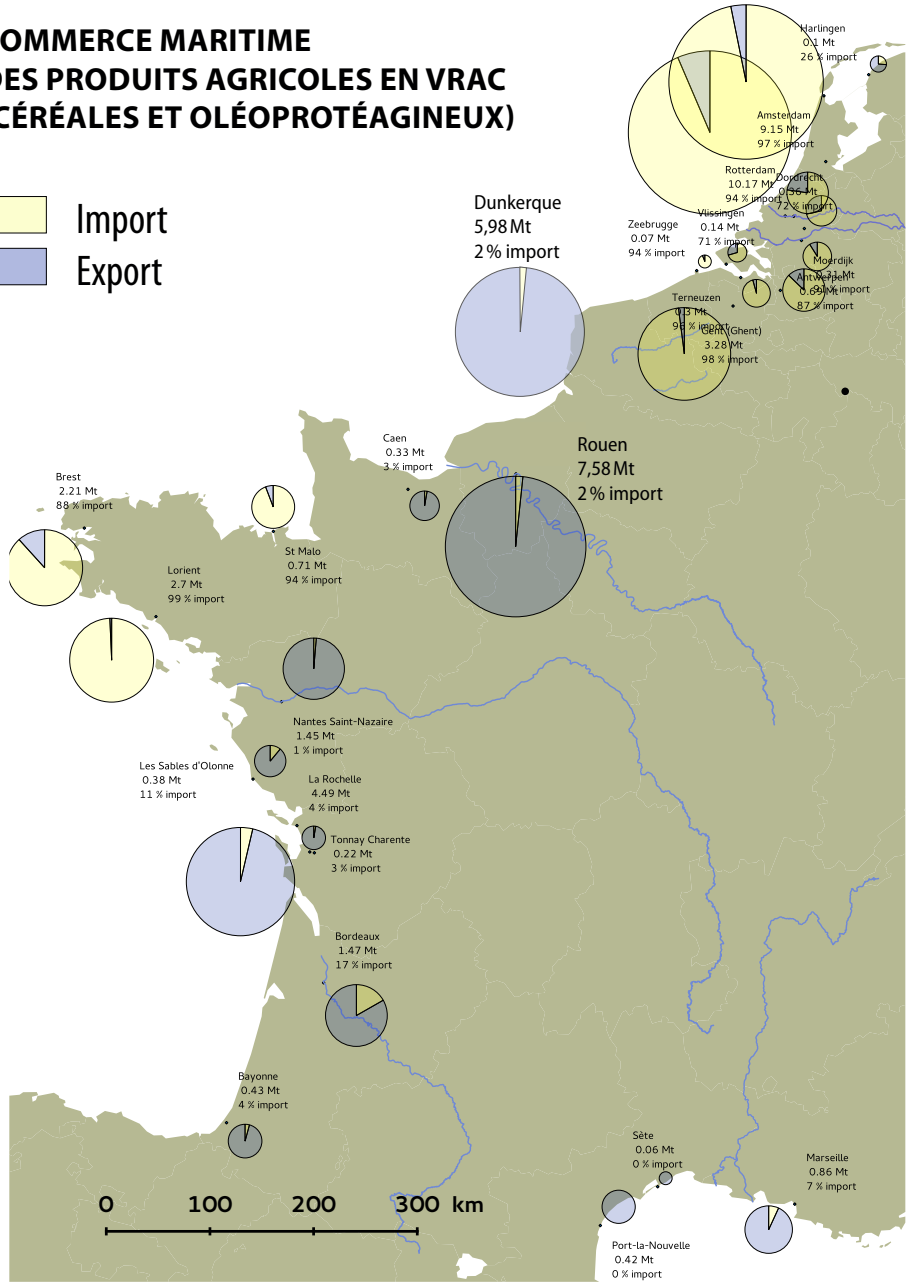
Rendement du blé tendre en France,
en quintaux par hectare (de 1950 à 2017)



Cette bévue, qui consiste à prévoir plus de production que la terre ne peut en fournir, montre bien le peu de crédibilité des prévisonnistes. Prisonniers de leurs outils informatiques, ils en oublient la nature même de l'objet de leurs études !

IMPORT-EXPORT AGRICOLE : EST-IL RAISONNABLE DE PARIER SUR LA CROISSANCE DE LA MONDIALISATION ?

COMMERCE MARITIME
DES PRODUITS AGRICOLES EN VRAC
(CÉRÉALES ET OLÉOPROTÉAGINEUX)



Les analystes des flux de transport sont souvent déconnectés des évolutions sociétales et socio-économiques. Quand ils parient sur une croissance des flux mondiaux de denrées alimentaires, ils ignorent plusieurs constats et ferment les yeux sur les tendances à long terme.

• La France exporte massivement ses céréales (en violet) et importe massivement son soja (en jaune) pour nourrir son bétail, provoquant en Amérique du Sud la déforestation et la ruine des paysans • l'Ile-de-France, grande céréalière, ne nourrit pas sa population • la spéculation sur les denrées alimentaires provoque des famines • l'élevage est de plus en plus reconnu comme facteur important du dérèglement climatique • la consommation de viande commence à baisser • l'agro-écologie progresse, associant l'élevage à l'agriculture et diminuant l'usage des intrants…

Une part de plus en plus importante de la population et de ses responsables se met à souhaiter à terme un retour des circuits courts, pour le bien de l'Humanité et de la Planète.

Les grands projets du passé, fondés sur un accroissement massif des transports sur de longues distances, doivent impérativement être réexaminés à la lumière des nouvelles tendances et exigences du XXIe siècle.

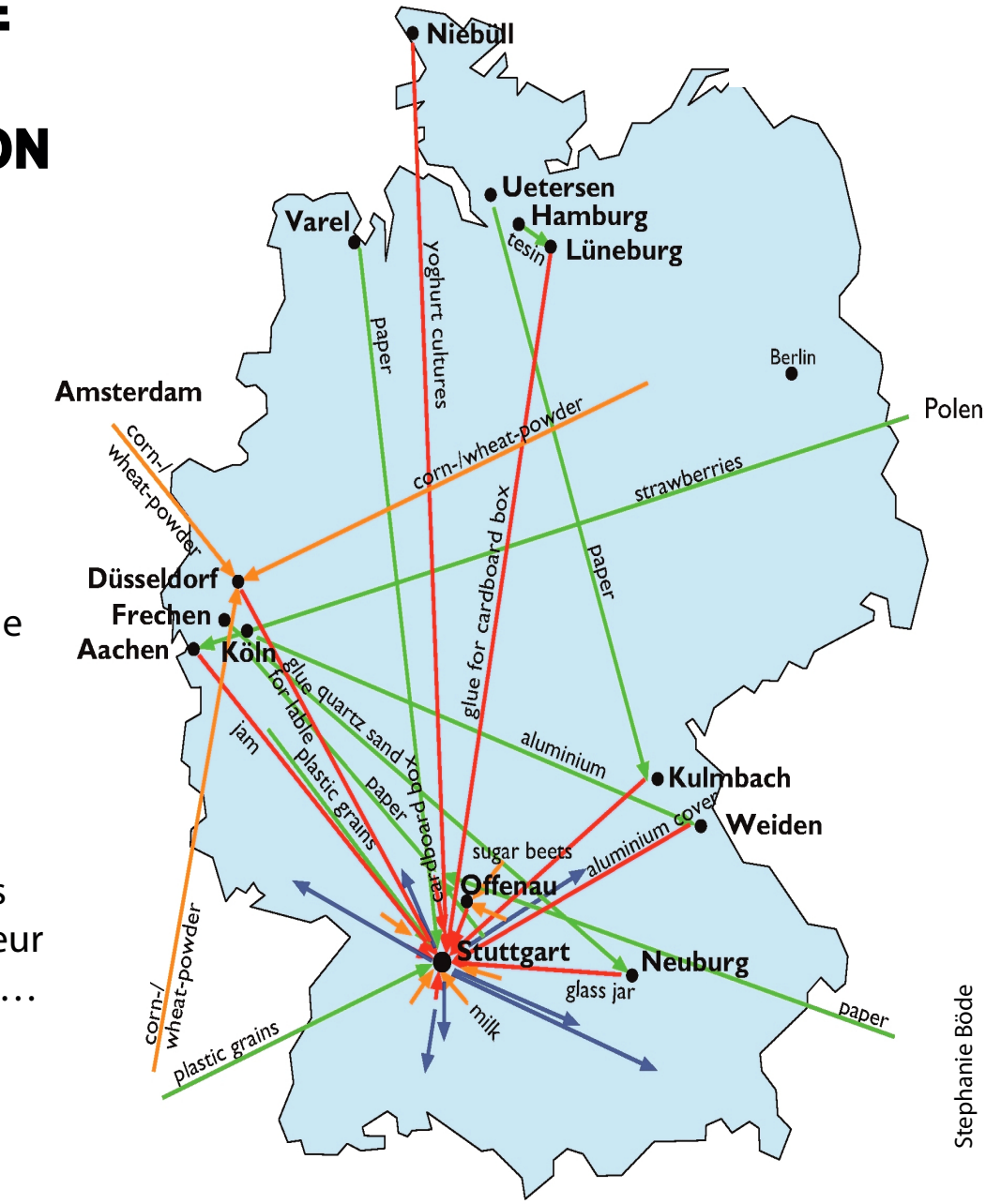
© CLAC-AJOD / Philippe Roure et Pierre Parreaux

AVANT TOUTE RÉFLEXION SUR DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES, IL FAUDRAIT SE POSER LA QUESTION DES TRANSPORTS INUTILES

- Le transport trop bon marché permet l'éclatement mondialisé de la production et de la consommation.
- Les routes sont sillonnées par des camions qui se croisent en transportant des produits identiques.
- Des denrées nord-européennes font un voyage au Maghreb pour leur transformation avant de réintéger le Nord européen.
- Des produits alimentaires font un détour par des régions éloignées uniquement pour acquérir une étiquette de provenance.
- Des chapelets de camions traversent l'Europe depuis l'Espagne pour écouler des fruits hors saison, sans saveur ni valeur nutritive, produits par des ouvriers maltraités…

Parmi les milliers de marchandises qui sillonnent l'Europe en camion dans tous les sens, un exemple emblématique : ***ce yaourt allemand dont les composants ont parcouru… 9 115 km !***

(source: thèse de Stephanie Böde, 1993)



LE PROJET CSNE ET LES CONTENEURS

• LE PROJET CSNE EST AU GABARIT « CONTENEURS », MAIS IL RELIE L'OISE ET LE CANAL DUNKERQUE-ESCAUT, QUI NE SONT PAS AU GABARIT CONTENEURS ET NE LE SERONT PAS DE SITÔT* !

(*TRAVAUX NON BUDGETÉS)

• DÉVELOPPER LE HAVRE VAUDRAIT MIEUX QUE RENFORCER ANVERS. IL FAUDRAIT AVANT TOUT AMÉLIORER :

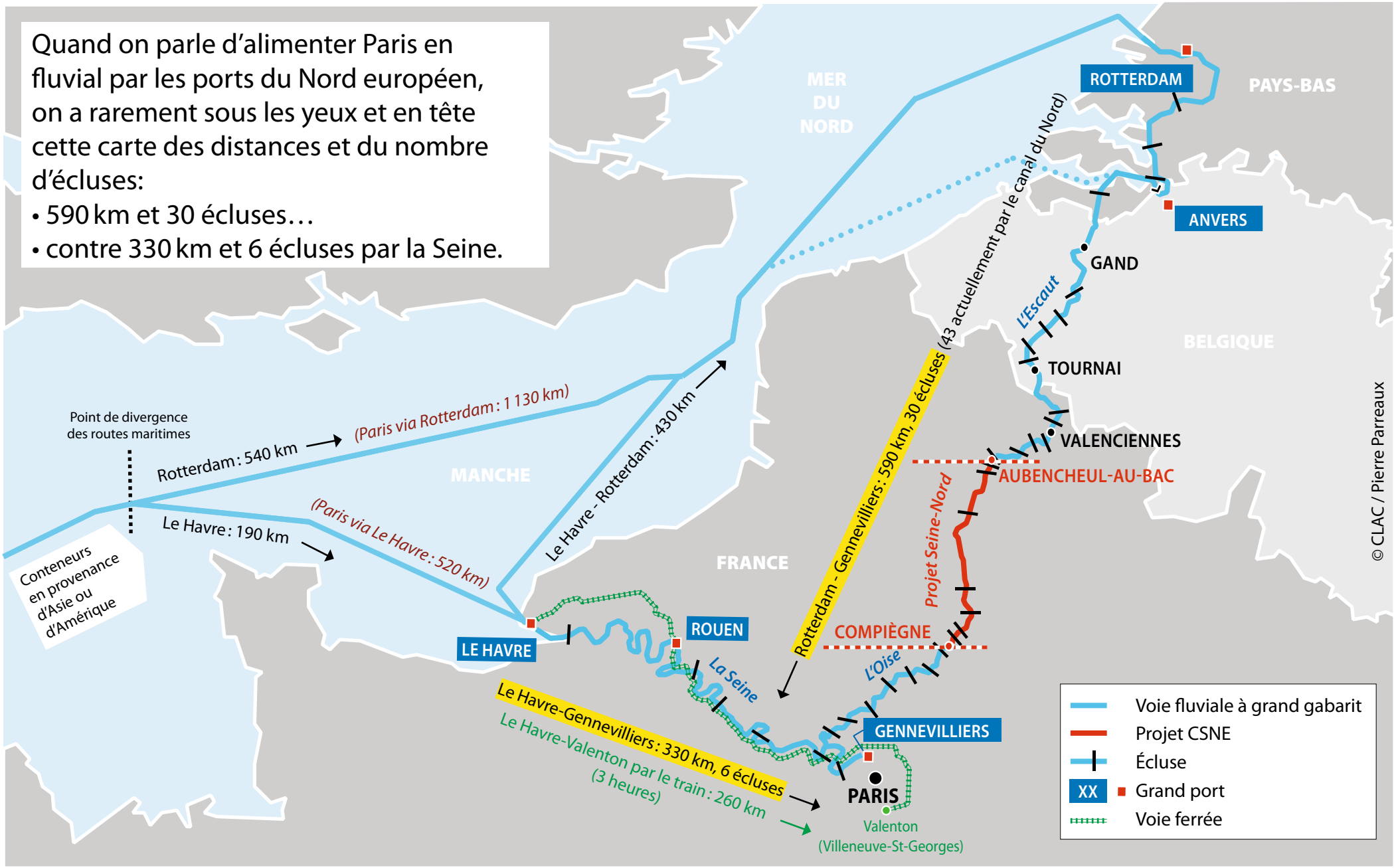
- EN FLUVIAL, L'AXE SEINE

- EN FERROVIAIRE, LA DESSERTE DU HAVRE VERS L'EST DE L'EUROPE.

TRANSPORT MONDIALISÉ DES CONTENEURS : ALIMENTER PARIS PAR ROTTERDAM VIA LE CSNE, UN DÉTOUR INSENSÉ

Quand on parle d'alimenter Paris en fluvial par les ports du Nord européen, on a rarement sous les yeux et en tête cette carte des distances et du nombre d'écluses:

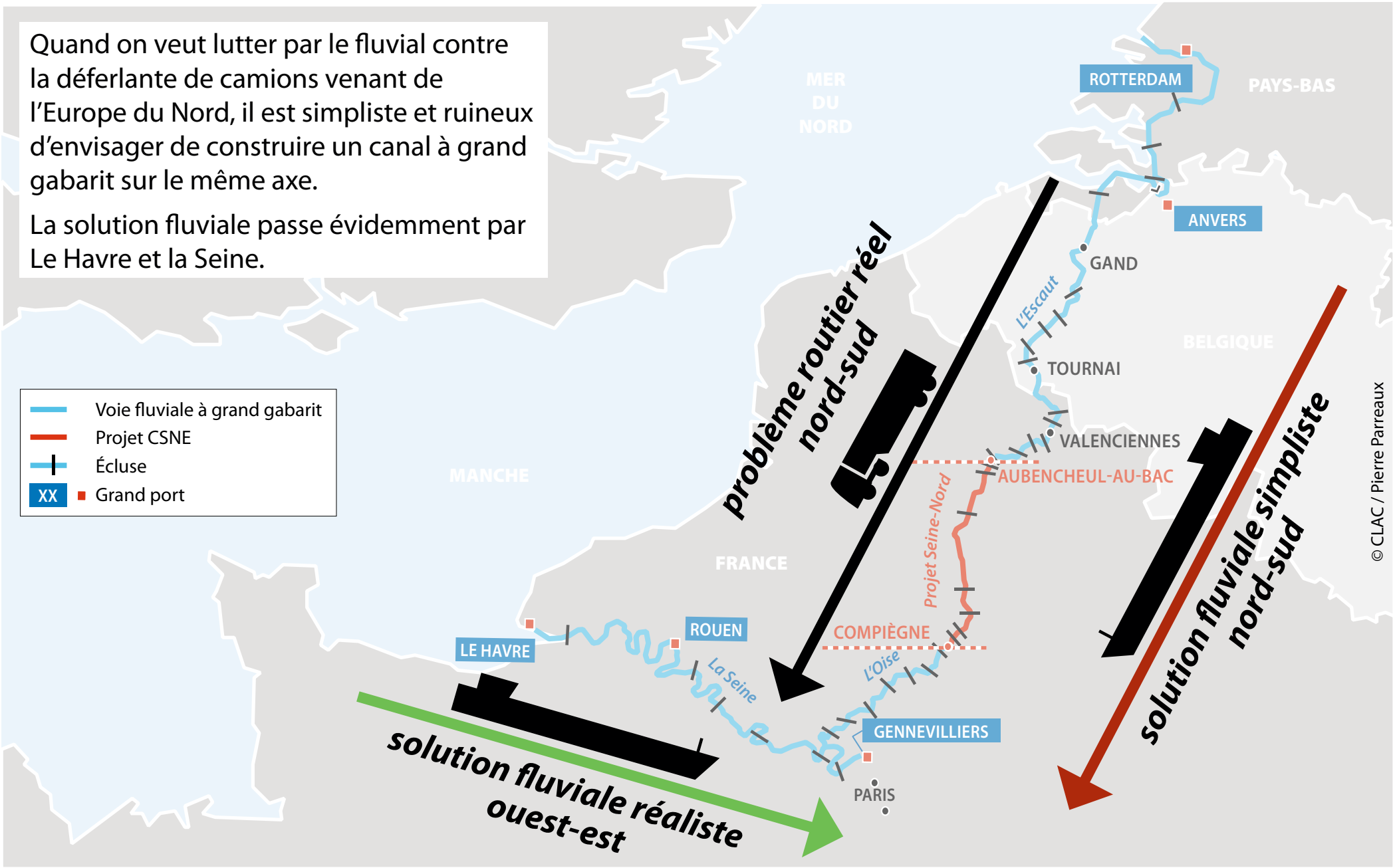
- 590 km et 30 écluses…
- contre 330 km et 6 écluses par la Seine.



FACE AU PROBLÈME ROUTIER NORD-SUD, LE REMÈDE FLUVIAL NORD-SUD EST UNE RÉACTION SIMPLISTE... ET HORS DE PRIX

Quand on veut lutter par le fluvial contre la déferlante de camions venant de l'Europe du Nord, il est simpliste et ruineux d'envisager de construire un canal à grand gabarit sur le même axe.

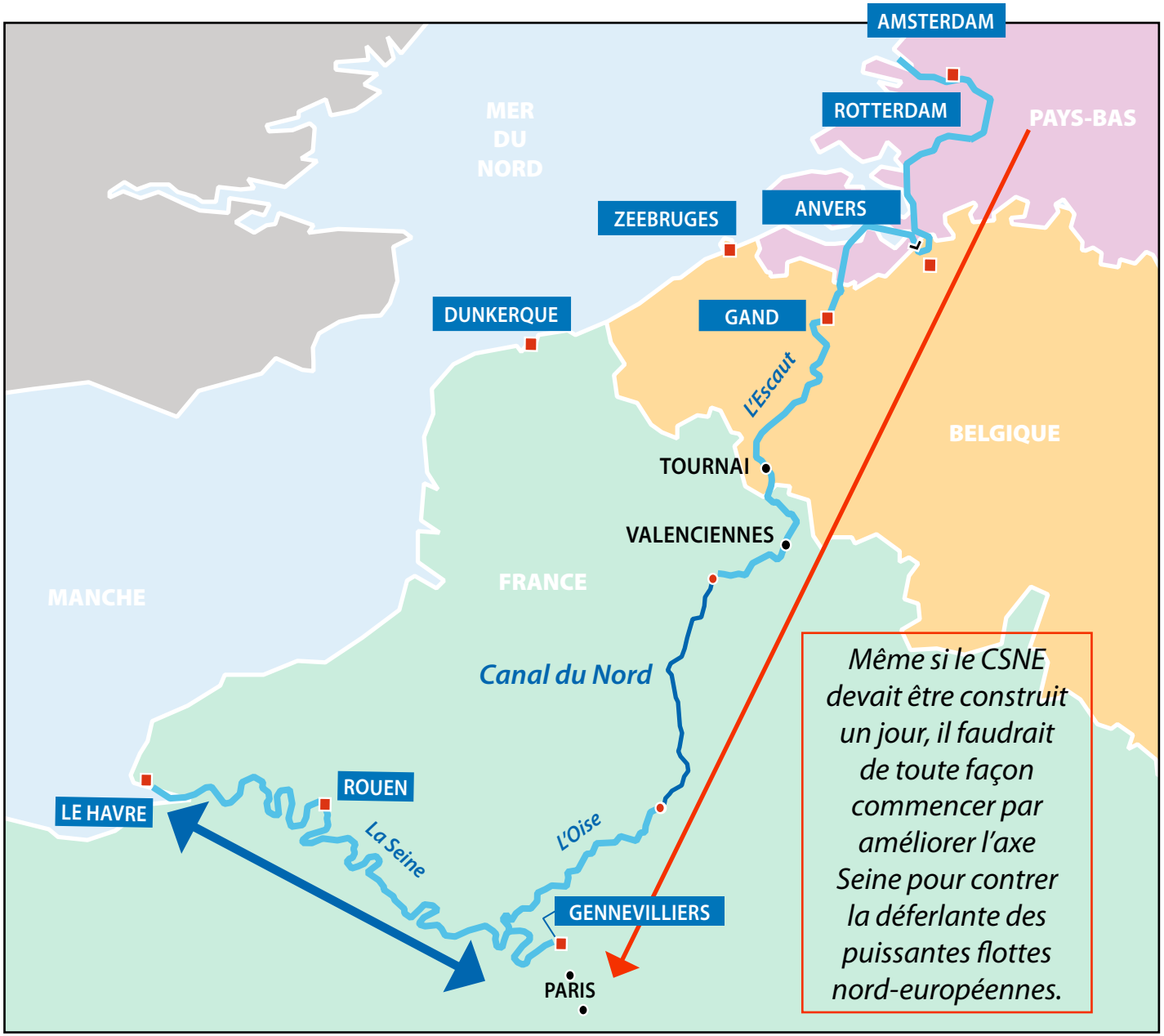
La solution fluviale passe évidemment par Le Havre et la Seine.



AMÉLIORER L'AXE SEINE...

POUR FAIRE DU HAVRE-ROUEN-PARIS (HAROPA) LE PREMIER PORT DE FRANCE, EN ABANDONNANT LE PROJET CSNE :

L'OPTION SENSÉE D'ÉDOUARD PHILIPPE EN TANT QUE MAIRE DU HAVRE.



© CLAC / Pierre Parreaux

AVANT TOUT, IL FAUT AMÉLIORER L'AXE SEINE...



… comme le propose Jacques Attali, chantre de l'axe Seine…



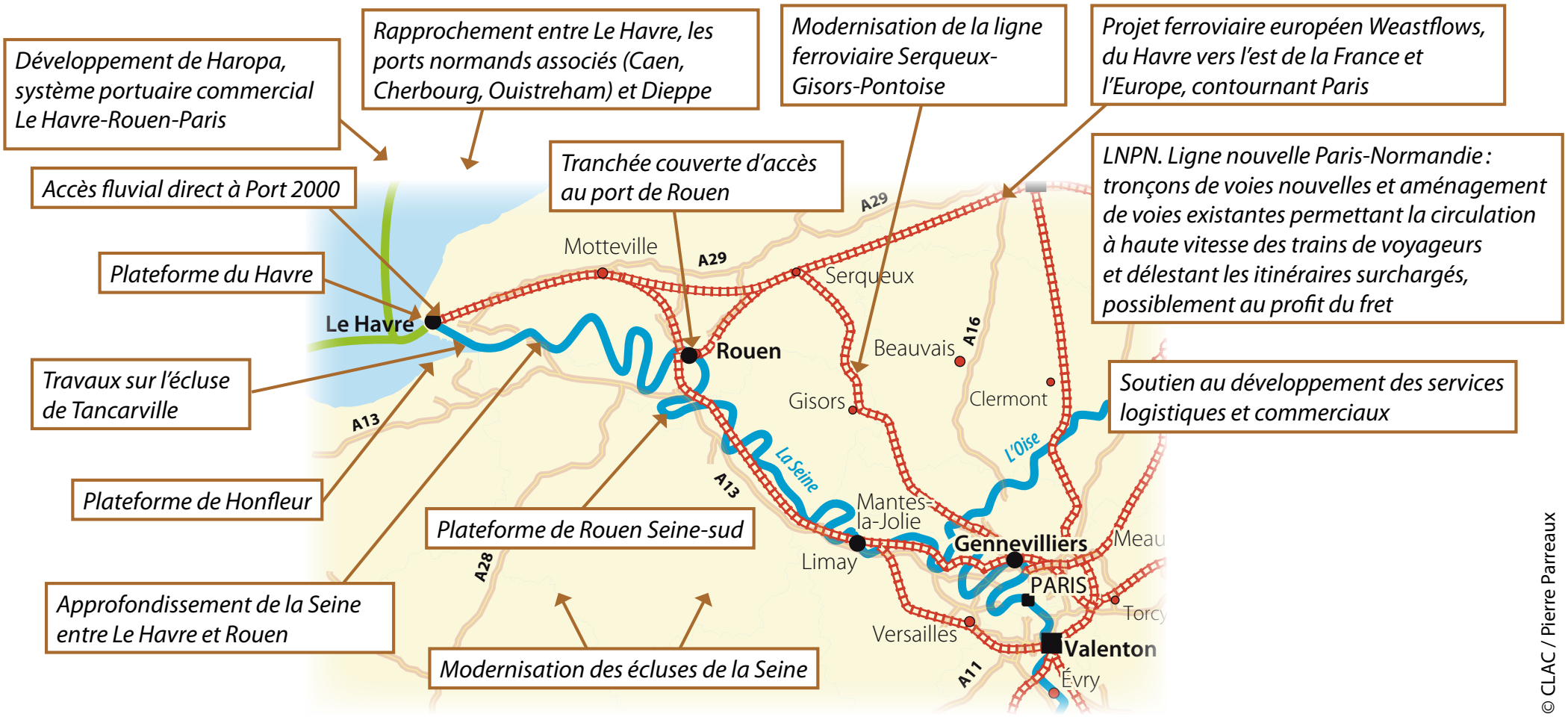
… et comme le proposait Edouard Philippe en tant que maire du Havre. Avant de devenir Premier ministre, il était l'opposant numéro 1 au projet CSNE.



Puis il s'est rangé (du moins officiellement) à l'avis de l'alors ministre des Comptes publics, Gérald Darmanin, ancien vice-président Transports de la région Hauts-de-France, pour laquelle le projet CSNE est un rêve obsessionnel.

POUR DÉVELOPPER LA SOLUTION FLUVIALE OUEST-EST, IL FAUT AMÉLIORER L'AXE SEINE

Les nombreux travaux prévus doivent être financés et entrepris au plus vite.
Leur coût cumulé est, de très loin, inférieur à celui du projet Seine-Nord Europe !

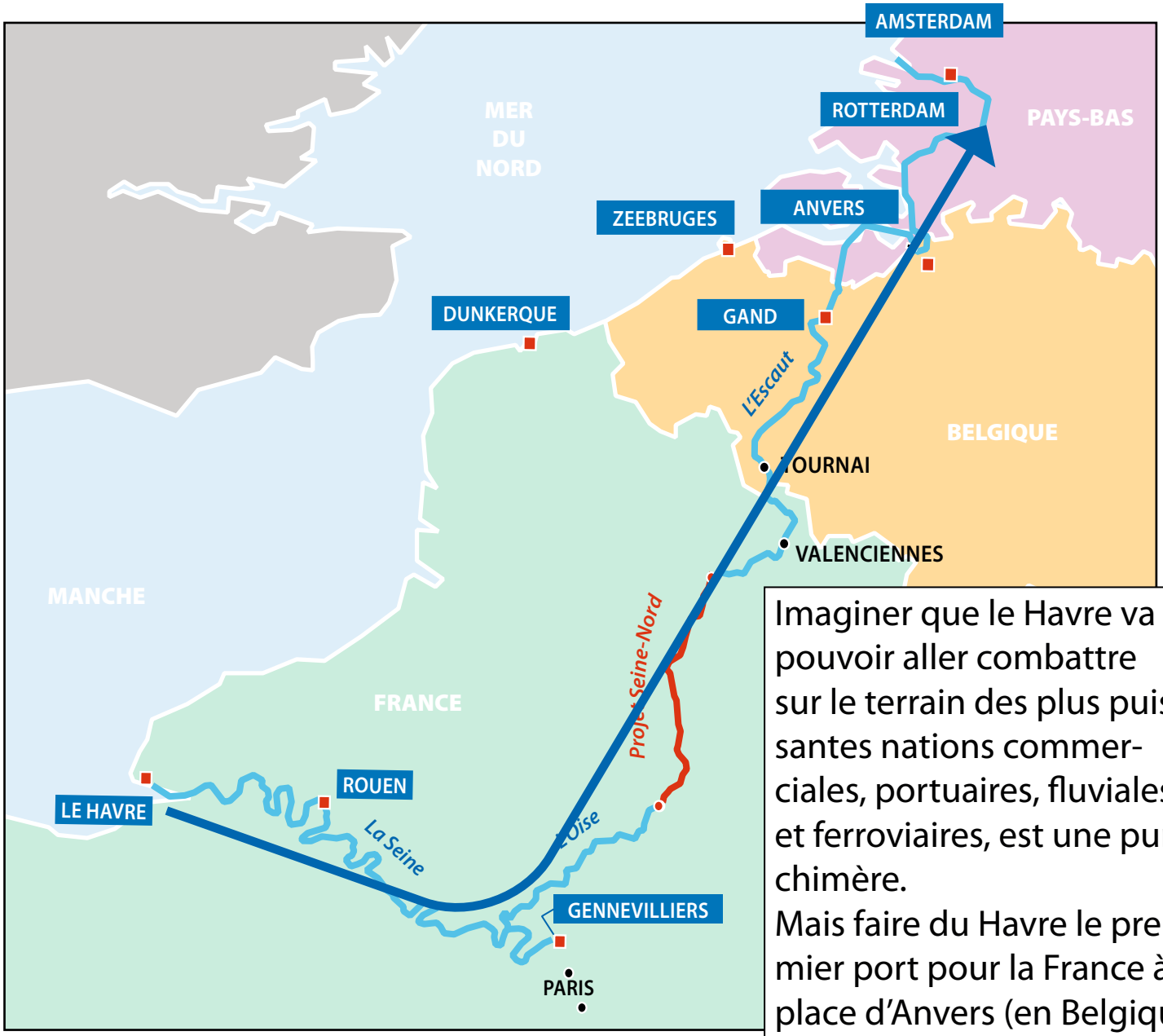


© CLAC / Pierre Parreaux

AMÉLIORER L'AXE SEINE...

POUR FAIRE DU HAVRE, VIA CSNE, LE 7e GRAND PORT DU « RANGE » NORD-EUROPÉEN :

UN DISCOURS DÉLIRANT



© CLAC / Pierre Parreaux

Imaginer que le Havre va pouvoir aller combattre sur le terrain des plus puissantes nations commerciales, portuaires, fluviales et ferroviaires, est une pure chimère.
Mais faire du Havre le premier port pour la France à la place d'Anvers (en Belgique) serait déjà un but ambitieux.

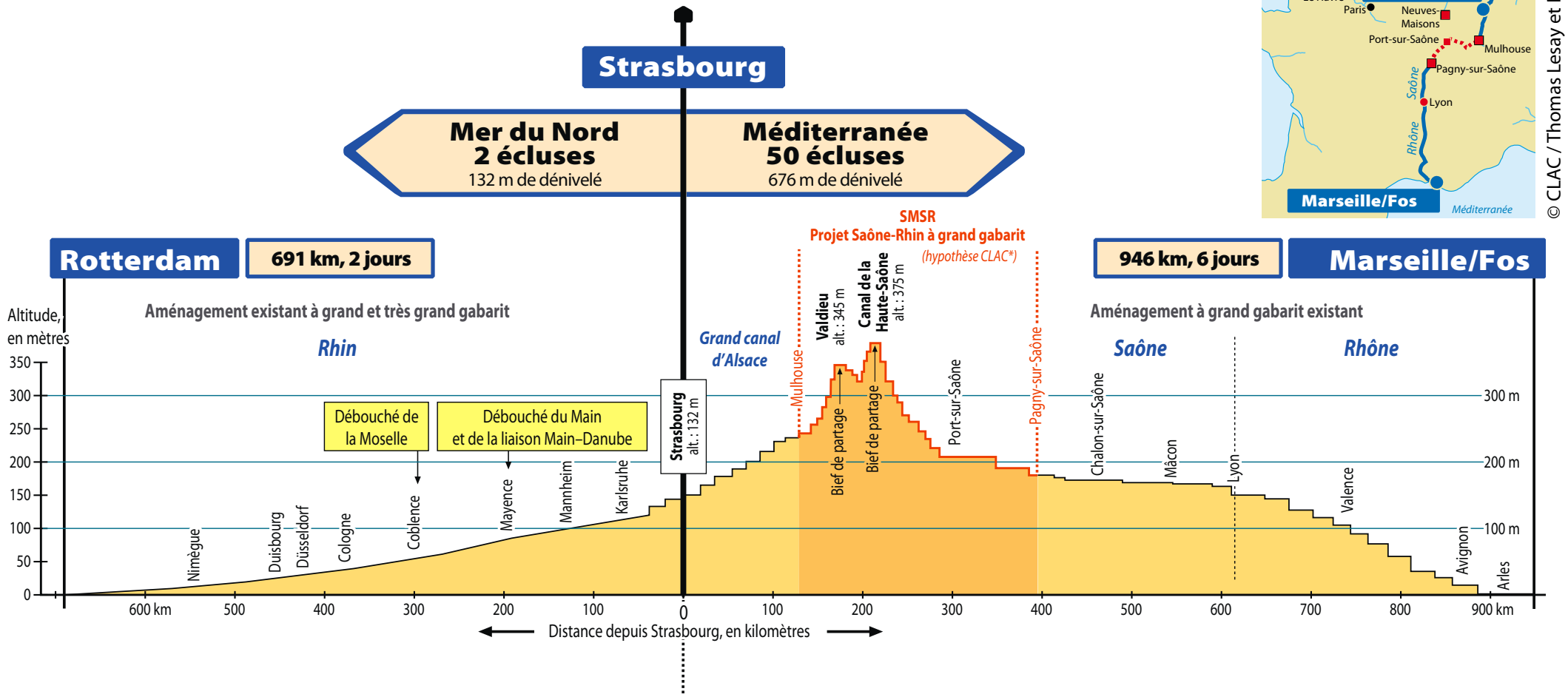
RÊVER DE FAIRE DU HAVRE UN PORT POUR LES PAYS DU NORD VIA LE PROJET SEINE-NORD

EST AUSSI IRRÉALISTE QUE...

... D'AVOIR VOULU FAIRE DE MARSEILLE UN PORT DU NORD VIA LE PROJET RHIN-RHÔNE

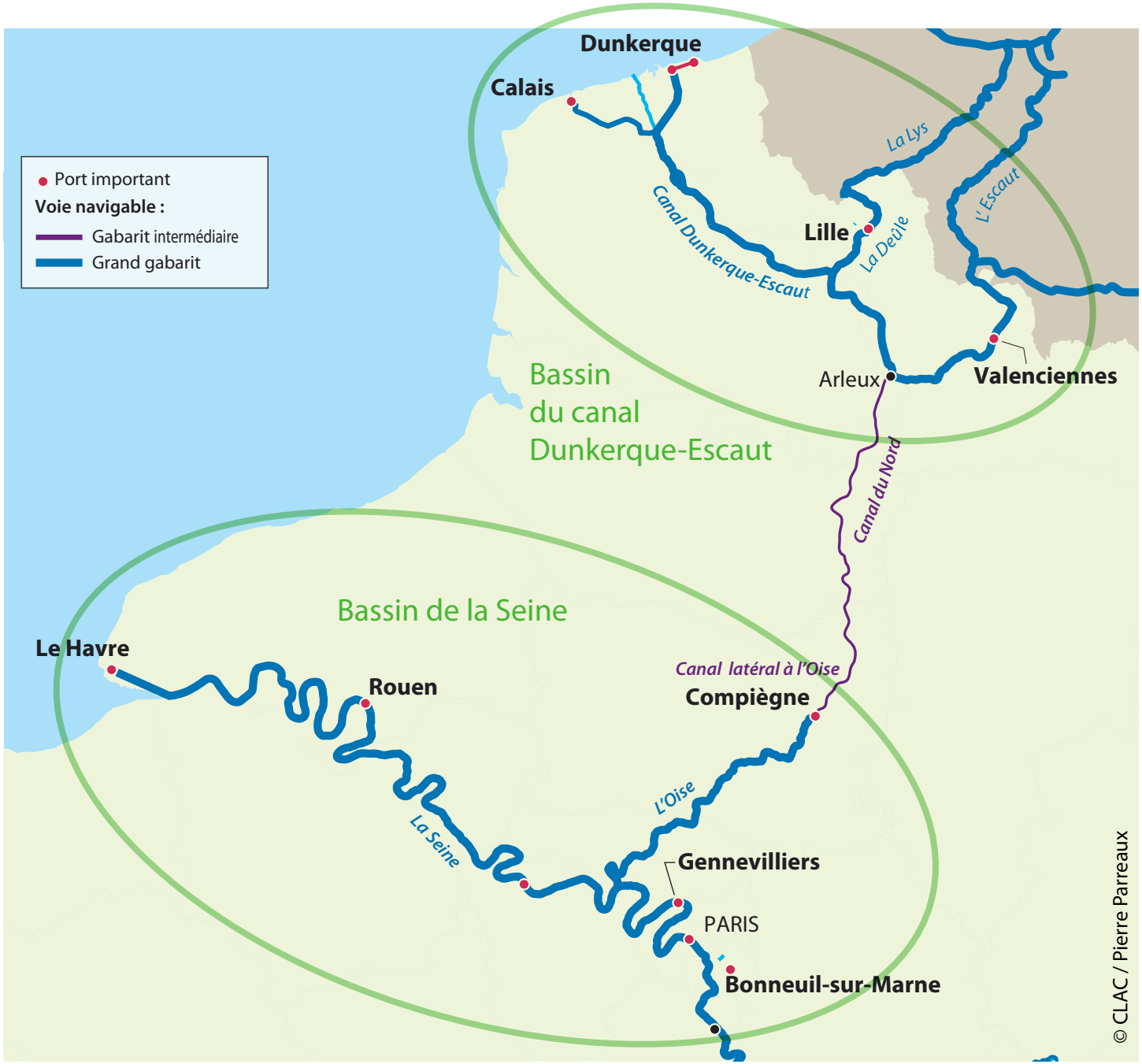


© CLAC / Thomas Lesay et Pierre Parreaux



POUR RESPECTER LA NOUVELLE DOCTRINE PORTUAIRE FRANÇAISE : LES GRANDS PORTS DEVRONT CONSTITUER UNE ENTITÉ COMMERCIALE UNIQUE, SE COMPLÉTER ET NON SE CONCURRENCER

En ce qui concerne le fluvial à grand gabarit, chaque port peut exploiter pleinement son *hinterland* sans être mis en concurrence avec son voisin au moyen de coûteuses liaisons nouvelles. Le fait que le port de Dunkerque soit en attente du CSNE entre en contradiction avec les nouvelles orientations gouvernementales.



RAIL, MARITIME, FLUVIAL : IL FAUT D'ABORD EXPLOITER LES LIAISONS EXISTANTES

Les régions Ile-de-France et Hauts-de-France sont déjà desservies par plusieurs réseaux de transport complémentaires. Un nouvel axe au coût démesuré stériliserait les investissements nécessaires à la modernisation de ces réseaux.

LES AXES DE LIAISON FRET EXISTANTS



© CLAC / Pierre Parreaux

Le fluvial. Deux voies « pénétrantes » à grand gabarit connectent les grands ports maritimes à leurs *hinterlands* respectifs : la Seine (Le Havre et Rouen), le canal Dunkerque-Escaut (Dunkerque et Calais). Un réseau secondaire – principalement le canal du Nord, à gabarit intermédiaire, mais aussi, possiblement, le réseau à petit gabarit – agrège, ou devrait mieux agréger, du trafic vers les pénétrantes à grand gabarit.

La mer. On l'ignore souvent, le cabotage maritime, c'est-à-dire la navigation marchande le long des côtes (*short sea*), représente une part importante du trafic de la zone.

Le rail. Au cœur de la région se croisent des axes ferroviaires importants, en grande partie électrifiés. Les axes nord-sud couvrent déjà le tracé du projet CSNE. D'ouest en est, les axes existants – dont l'un évite le congestion francilienne – doivent encore être développés pour le plus grand profit de nos ports maritimes.

Les régions concernées disposent aussi d'importantes **plateformes** d'échange entre modes (bimodales ou trimodales) comme Dourges, Longueau, Tergnier ou Longueil-Sainte-Marie.

Les infrastructures existent ! Et à part l'autoroute, elles ne sont pas saturées. Le projet CSNE est une fuite en avant face à la difficulté de faire redémarrer le chemin de fer comme l'ont fait les pays voisins. Les élus devraient arrêter de promouvoir les « travaux pour les travaux » sous l'emprise du BTP ou d'être charmés par les 40 % de financement de CSNE qu'accorde la Commission européenne, subvention qui pourrait être demandée pour d'autres projets plus utiles.

CONTRAIREMENT À CE QUE LAISSE ENTENDRE LE DISCOURS DE VNF, CENTRÉ SUR LE FLUVIAL, UNE BONNE DESSERTE DES PORTS EST AU MOINS AUSSI IMPORTANTE PAR LE FER QUE PAR LE FLEUVE

L'amélioration de la desserte ferroviaire est primordiale pour l'avenir de nos ports, prioritairement à tout projet de liaison fluviale interbassin. Alors que le grand gabarit fluvial ne couvre que quelques centaines de kilomètres, le projet ferroviaire *Weastflows* (en jaune), par exemple, permettrait au Havre de desservir Strasbourg et, au-delà, l'Europe centrale.



POUR LA DESSERTE DES PORTS MARITIMES, LE FERROVIAIRE EST SOUVENT PLUS ADAPTÉ QUE LE FLUVIAL

Un exemple de desserte ferroviaire pour la sidérurgie…

Chaque jour, plusieurs trains assurent la liaison entre deux sites sidérurgiques d'ArcelorMittal (trajet en rouge) : Dunkerque et Dillingen, en Sarre (Allemagne).

400 km environ, à 80 km/h.



… et son alternative fluviale

Pour répondre à la question « Et pourquoi pas le transport fluvial ? », nous avons représenté ici le trajet (également en rouge) que devrait parcourir l'acier en bateau entre Dunkerque et Dillingen.

Plus de 1 100 km, à 8 km/h. Sans commentaire.



LE CONTRESENS DE VNF ET DES CHAMBRES DE COMMERCE SUR LE MULTIMODAL

La logique du multimodal, ce sont bien-sûr des modes qui se complètent…



Ainsi, la plateforme trimodale de Dourges, port fluvial à grand gabarit, a suffisamment de solutions ferroviaires pour son débouché vers le sud. Le port de Rotterdam utilise d'ailleurs ces voies pour ses dessertes françaises.

Mais pour VNF et les CCI, le multimodal, c'est : tous les modes, en tous lieux !



© CLAC / Pierre Parreaux

VNF veut doubler le ferroviaire existant par une nouvelle voie fluviale, comme si l'État avait les moyens de s'offrir partout plusieurs modes alternatifs au camion. Sécurisant certes, mais économiquement irréaliste.

UN CONCEPT À DÉVELOPPER : LES AUTOROUTES FERROVIAIRES*

(REMORQUES SUR TRAIN)

En traits fins, le réseau orienté fret (SNIT 2012).

En traits larges, l'ensemble des autoroutes ferroviaires françaises ainsi qu'un projet ferroviaire transversal.

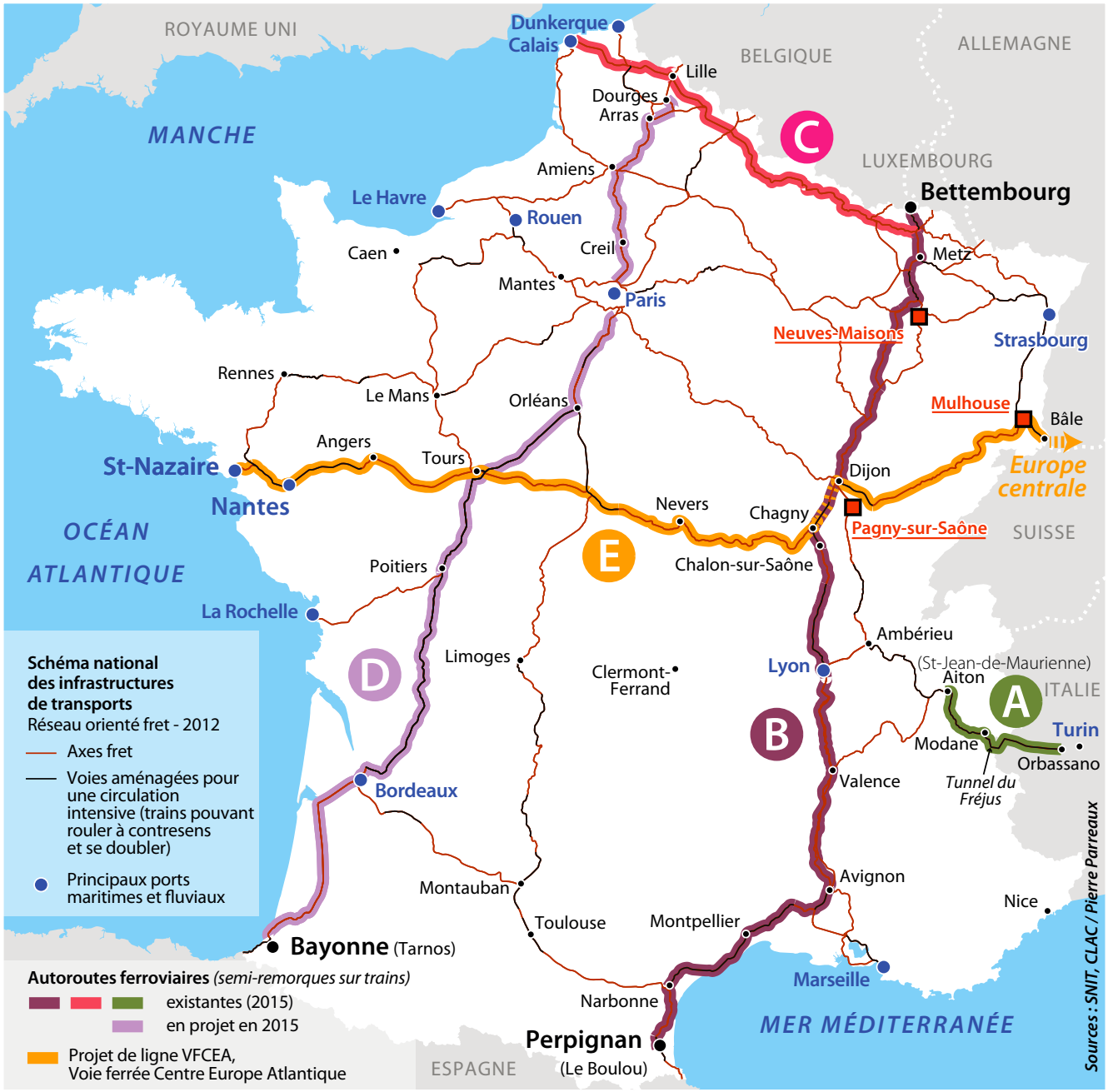
A B C Les autoroutes ferroviaires Aiton-Orbassano, Bettembourg-Perpignan et Calais-Perpignan
Le projet D Dourges-Tarnos, ajourné en 2015

E La ligne transversale VFCEA (Voie ferrée Centre Europe Atlantique)

** sur voies ferrées existantes*



RÉSEAU FERRÉ ORIENTÉ FRET, AUTOROUTES FERROVIAIRES ET PROJET DE LIGNE TRANSVERSALE



LES INFRASTRUCTURES SONT UNE CAUSE MAJEURE DE PERTE DE SOLS.

PROJET CSNE : 78 MILLIONS DE M³ DE DÉBLAIS,

DONT 30 MILLIONS* DE M³ SERAIENT À « CASER » DANS LA NATURE.



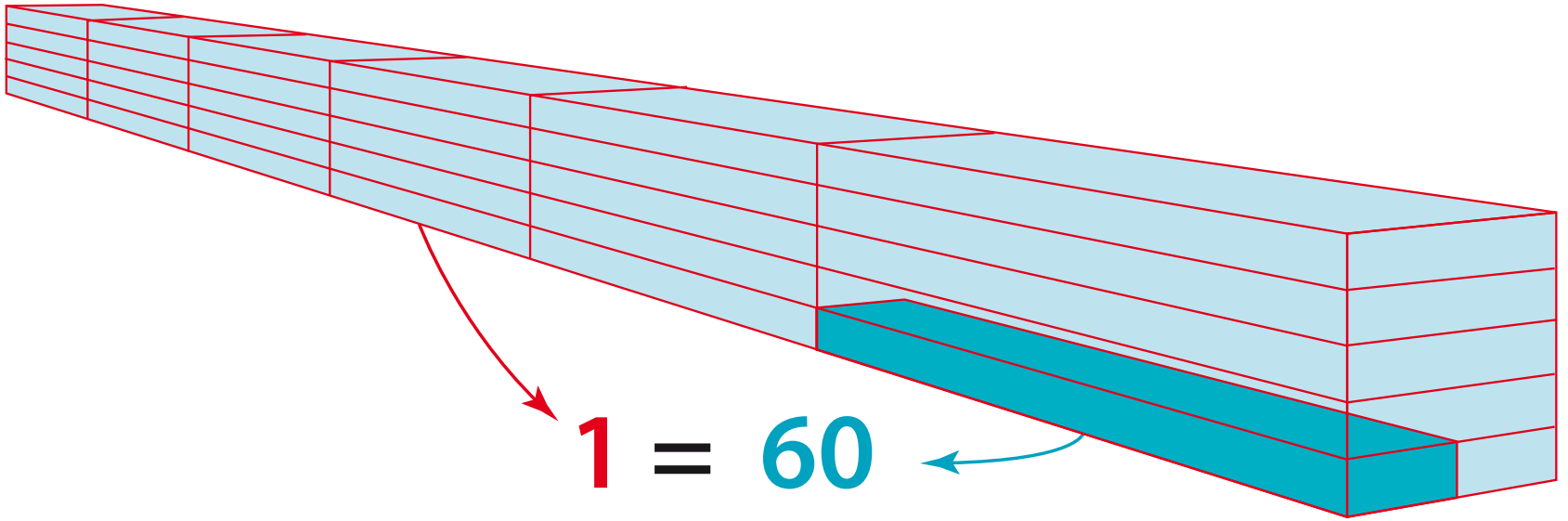
Travaux d'aménagement du grand canal Main-Danube, au même gabarit que le CSNE.

Photo : Herbert Liedel & Helmut Dolhopf

** Soit 7 000 terrains de foot couverts de 1 m de terre...*

UN GRAND CANAL MOBILISE 60 FOIS PLUS D'EAU QU'UN PETIT :

- IMPACT SUR L'HYDROGAPHIE
- ÉVAPORATION
- POMPAGES ÉNERGIVORES
- AVENIR INCERTAIN LIÉ AU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE



1 = 60

éclusée grand gabarit 190 x 12 x 11 m (25 000 m³)

éclusées petit gabarit 39 x 5,20 x 2 m (400 m³)

© CLAC / Pierre Parreaux

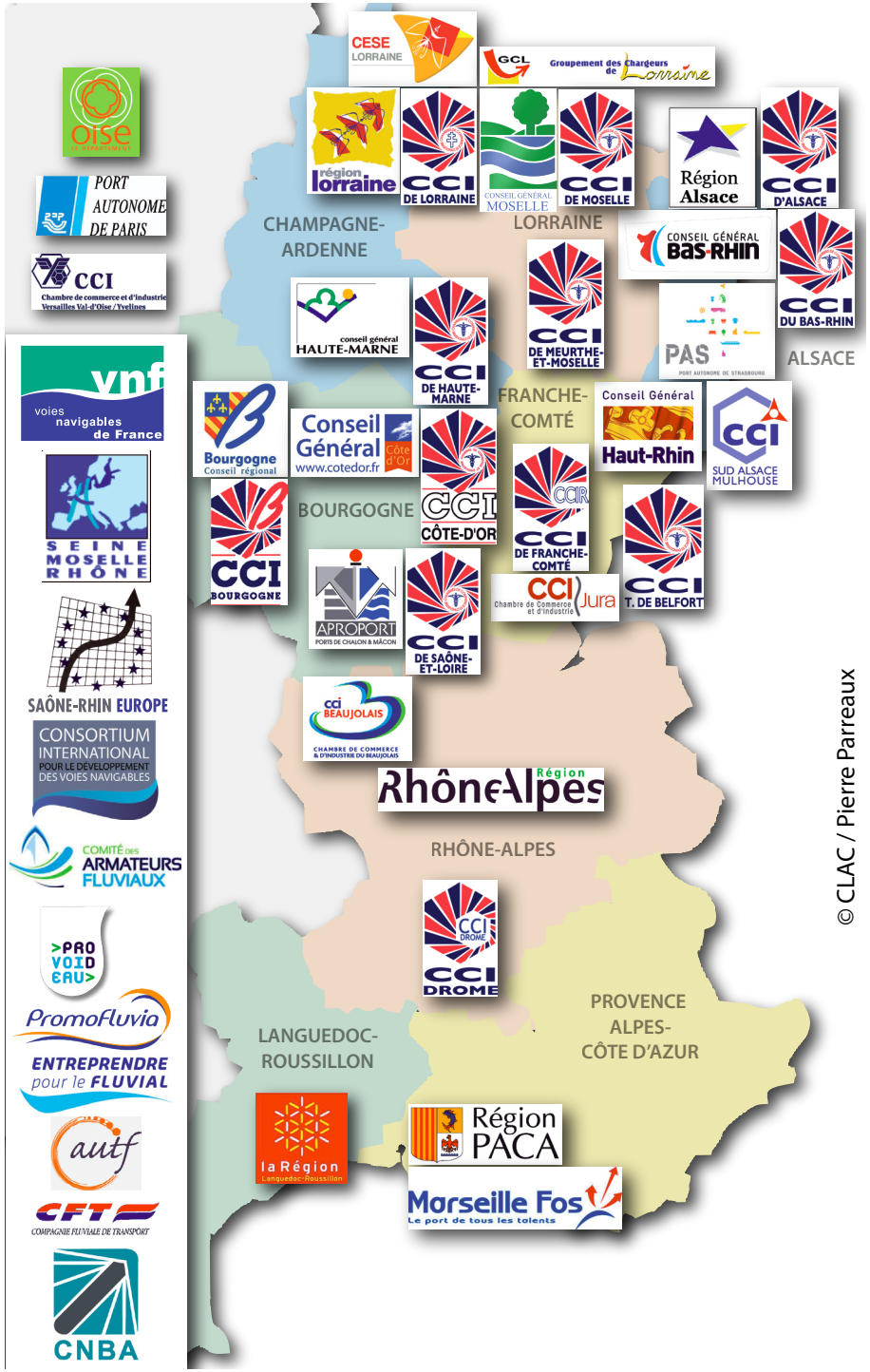
(Moyennes établies sur l'ex-projet Rhin-Rhône)

QUI PROMEUT LES PROJETS DE LIAISONS FLUVIALES ?

Pour le CSNE, comme précédemment pour le projet Rhin-Rhône (carte ci-contre), une frénésie s'est emparée d'**élus locaux** pour qui le canal, par ses retombées espérées, devient au fil des années la source de tout bienfait.

Élaborés par **VNF** et soutenus par l'ensemble du **monde fluvial**, ces projets pharaoniques sont en fait portés par le **BTP** et les **chambres de commerce**.

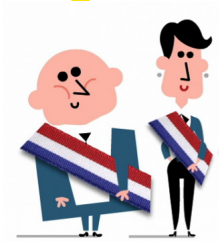
Ils sont promus au détriment d'une politique nationale cohérente des transports.



QUI VEUT CONSTRUIRE DES GRANDES LIAISONS FLUVIALES INTERBASSINS ?



Le BTP



Des élus locaux

Les chambres de commerce

Le monde fluvial

= ceux qui en attendent des

retombées

au niveau local ou sectoriel

QUI S'OPPOSE AUX GRANDS PROJETS DE LIAISONS FLUVIALES INTERBASSINS ?



Des universitaires



Les associations environnementales



Des services de l'État (Conseil général du développement durable, etc.)

Le CLAC

= ceux qui œuvrent pour une

politique des transports

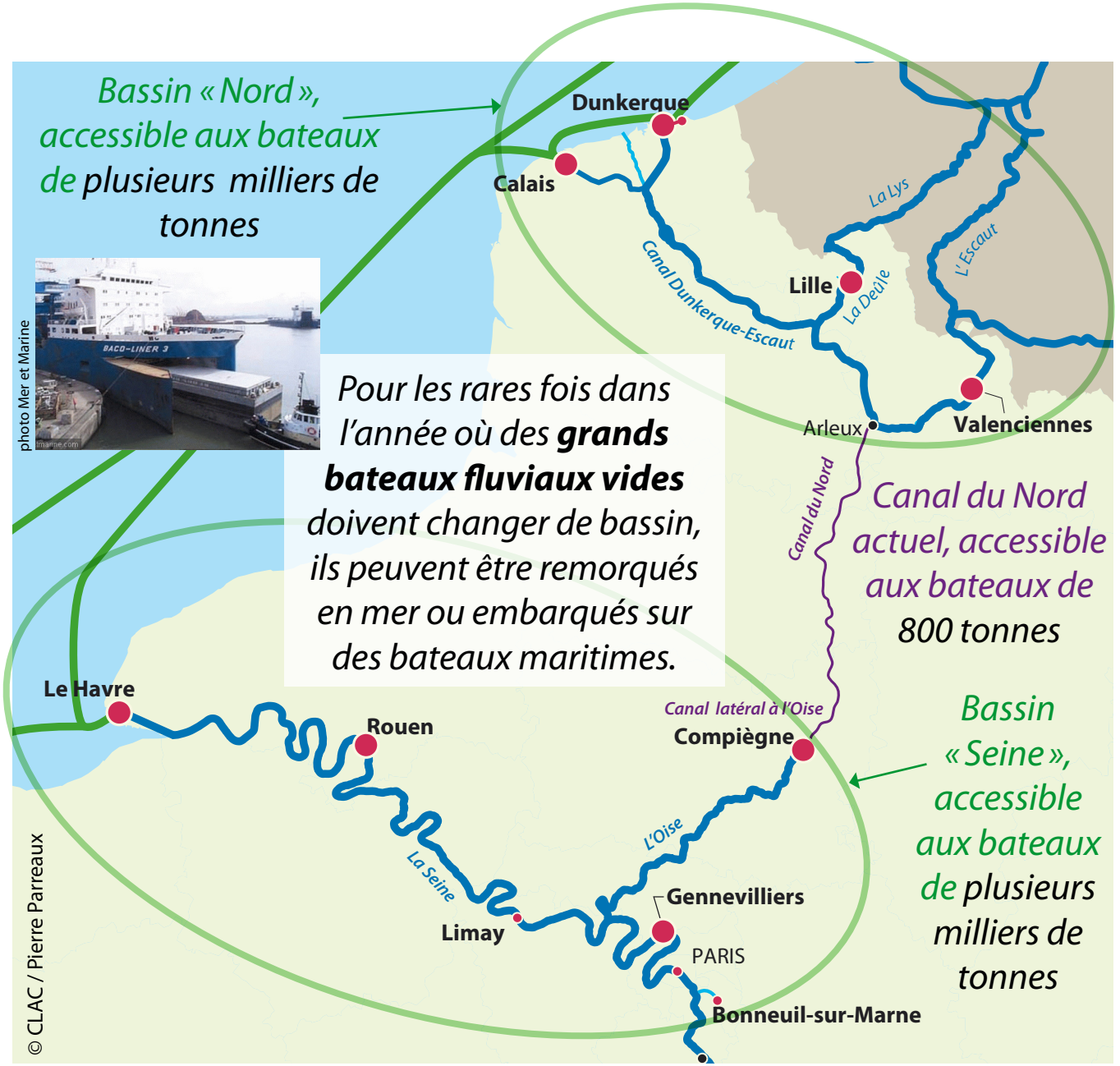
raisonnée au niveau national

LE MONDE FLUVIAL DÉFEND TOUT PROJET FLUVIAL PARCE QU'IL EST FLUVIAL. SON AVIS NE DEVRAIT PAS PRIMER DANS LE DÉBAT SUR SES GRANDS PROJETS.

• **Les artisans bateliers** défendent souvent l'extension de réseau permise par le projet de liaison CSNE, même s'ils peuvent craindre le déferlement des flottes industrielles du Nord.

• **Les armateurs fluviaux** défendent le projet de liaison CSNE pour la facilité – peu mise en avant publiquement – qu'apporterait une telle liaison dans la répartition de leurs flottes entre deux bassins. Ou la possibilité, pour les bateaux du bassin de la Seine, d'aller chercher au Nord un entretien technique bon marché.

Ces arguments sont tout à fait défendables pour la profession, mais il est difficile de justifier des travaux pharaoniques par le simple transport... de **bateaux vides**.

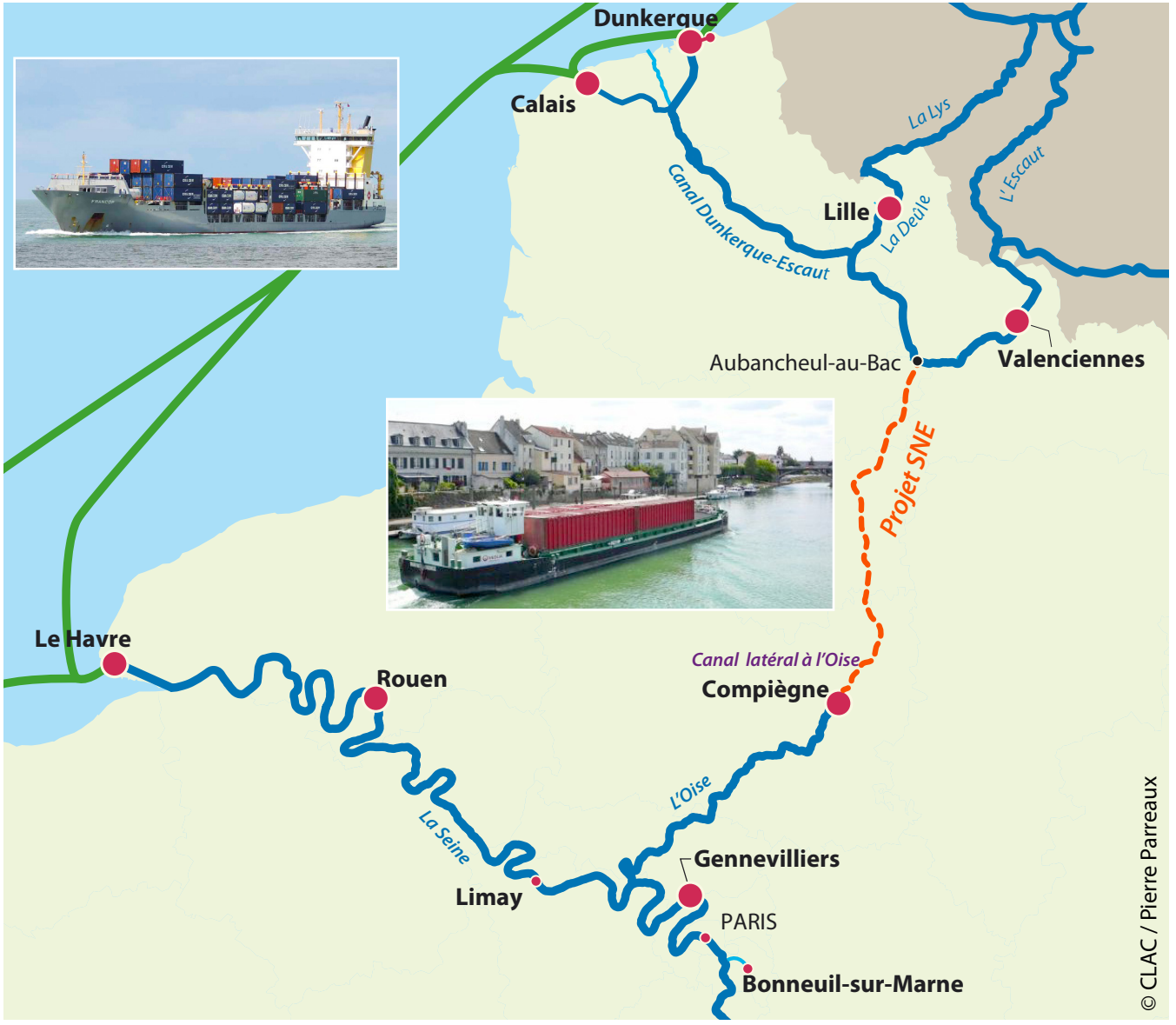


ALORS QUE LA NAVIGATION CÔTIÈRE EST LE MOYEN DE TRANSPORT NORD-SUD LE PLUS EFFICACE, L'ARGUMENT DU « RACCOURCI TERRESTRE » VIA LE CSNE EST EXTRAVAGANT

Au moins dix fois plus gros que les bateaux fluviaux, les « *feeders* » assurent quotidiennement et économiquement **la liaison entre les grands ports maritimes**.

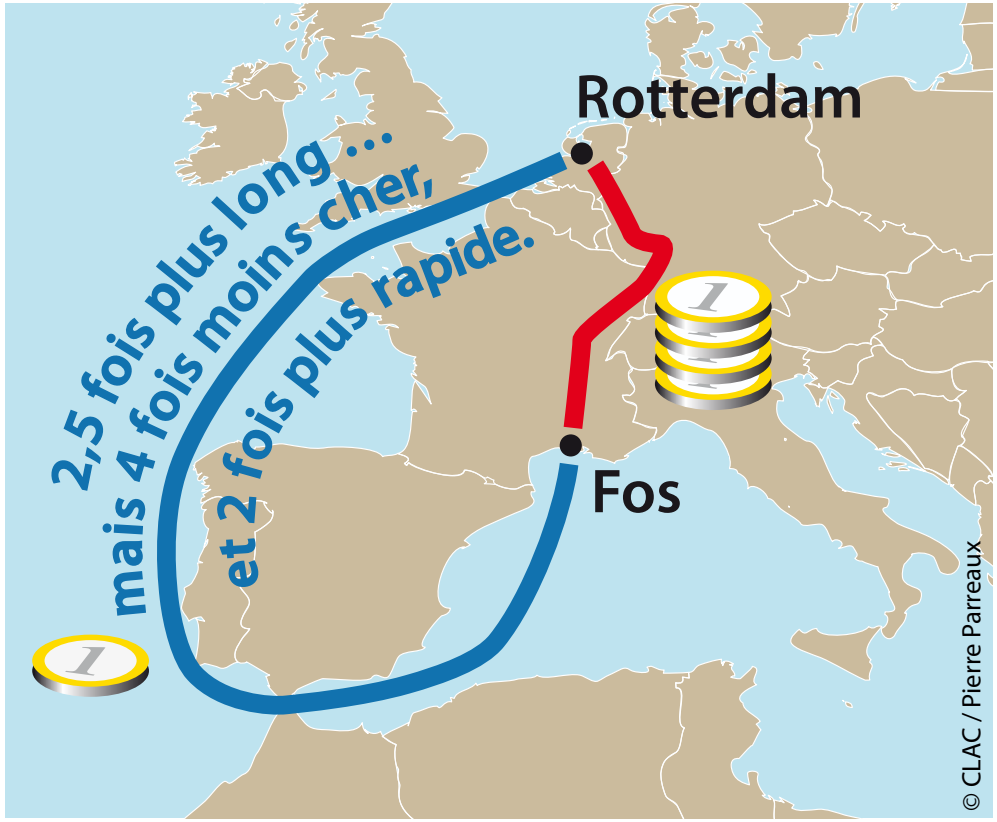
La liaison CSNE, bien qu'à grand gabarit, ne permettra pas avant des décennies le transport de conteneurs. Car sa capacité est durablement limitée, à ses extrémités, par la hauteur des ponts de l'Oise et du canal Dunkerque-Escaut.

Pourtant, dans les arguments du CSNE, on a pu lire que « ***ce canal permettrait aux péniches de transport de marchandises de naviguer plus rapidement entre les ports de la Seine (le Havre, Rouen, Paris) et ceux du Nord (Dunkerque, Anvers), par voie fluviale plutôt que maritime.*** », ce qui est totalement faux !



PAS PLUS QUE LE CSNE NE SERAIT UN « RACCOURCI TERRESTRE »
POUR UNE LIAISON LE HAVRE-DUNKERQUE,
LE PROJET RHIN-RHÔNE N'AURAIT ÉTÉ UN « RACCOURCI TERRESTRE »
POUR UNE LIAISON MARSEILLE-ROTTERDAM

Sur une carte, les liaisons fluviales peuvent apparaitre comme des raccourcis terrestres par rapport aux routes maritimes : le trajet Fos-Rotterdam est 2,5 fois plus long par la mer que par l'intérieur des terres.



Mais sachant que, pour transporter une tonne de marchandises, **le kilomètre maritime est environ 10 fois moins cher que le kilomètre fluvial**, le « détour » par Gibraltar est finalement… 4 fois moins cher.

Le lobby qui faisait la promotion du grand canal Rhin-Rhône s'appelait « Association Mer du Nord-Méditerranée ». Pour promouvoir le projet qui lui a succédé (Saône-Moselle–Saône-Rhin), VNF n'a plus osé utiliser cette appellation, avouant que les opposants avaient largement contribué à ridiculiser l'idée du « raccourci terrestre » reliant deux mers entre elles.

Il dès lors très étonnant que cet argument du **raccourci terrestre** réapparaisse à propos du CSNE !

SELON VNF

(VOIES NAVIGABLES DE FRANCE*) :

« IL FAUT RELIER LES 8 500 KM DU RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS AU RÉSEAU NORD-EUROPÉEN »

Mais cet argument cartographique est fallacieux !

Les 8 500 km du réseau, qui sont principalement à petit et moyen gabarit, n'attendent rien du projet CSNE. Ils sont déjà reliés depuis des décennies, à leur gabarit, au réseau nord-européen !

Le projet CSNE ne fait qu'ouvrir la Seine (quelques centaines de kilomètres navigables, et non pas des milliers) au réseau à grand gabarit nord-européen (en rouge et en orange).



Carte VNF

***Voies navigables de France (VNF)** est un établissement public à caractère administratif français, chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France et dont la tutelle de l'État est exercée par la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la Transition écologique et solidaire.

LES PROMOTEURS DE CANAUX VEULENT RETROUVER LA GRANDEUR DE LA FRANCE FLUVIALE DU XIXE SIÈCLE EN INSCRIVANT LEURS PROJETS DE LIAISONS DANS UN RÉSEAU À GRAND GABARIT

Les canaux des XVIIe-XIXe siècles ont franchi les seuils interbassins car leur réseau structurait l'économie, en l'absence de bonnes routes et de chemin de fer.



Mais l'économie du XXIe siècle n'a rien a gagner dans un réseau à grand gabarit. Cette chimère (à 50 Md€ ?) pollue les discours sur les infrastructures.



RÊVER D'UN NOUVEAU GRAND RÉSEAU FLUVIAL, C'EST IGNORER QUE LE GRAND GABARIT FRANÇAIS DU XXIE SIÈCLE N'A PAS À FONCTIONNER EN RÉSEAU, MAIS EN PÉNÉTRANTES

Le réseau à grand gabarit, rêve pharaonique des promoteurs de liaisons, n'a aucune justification économique.



Les pénétrantes au gabarit conteneurs ont pour mission de desservir *l'hinterland* des ports maritimes.

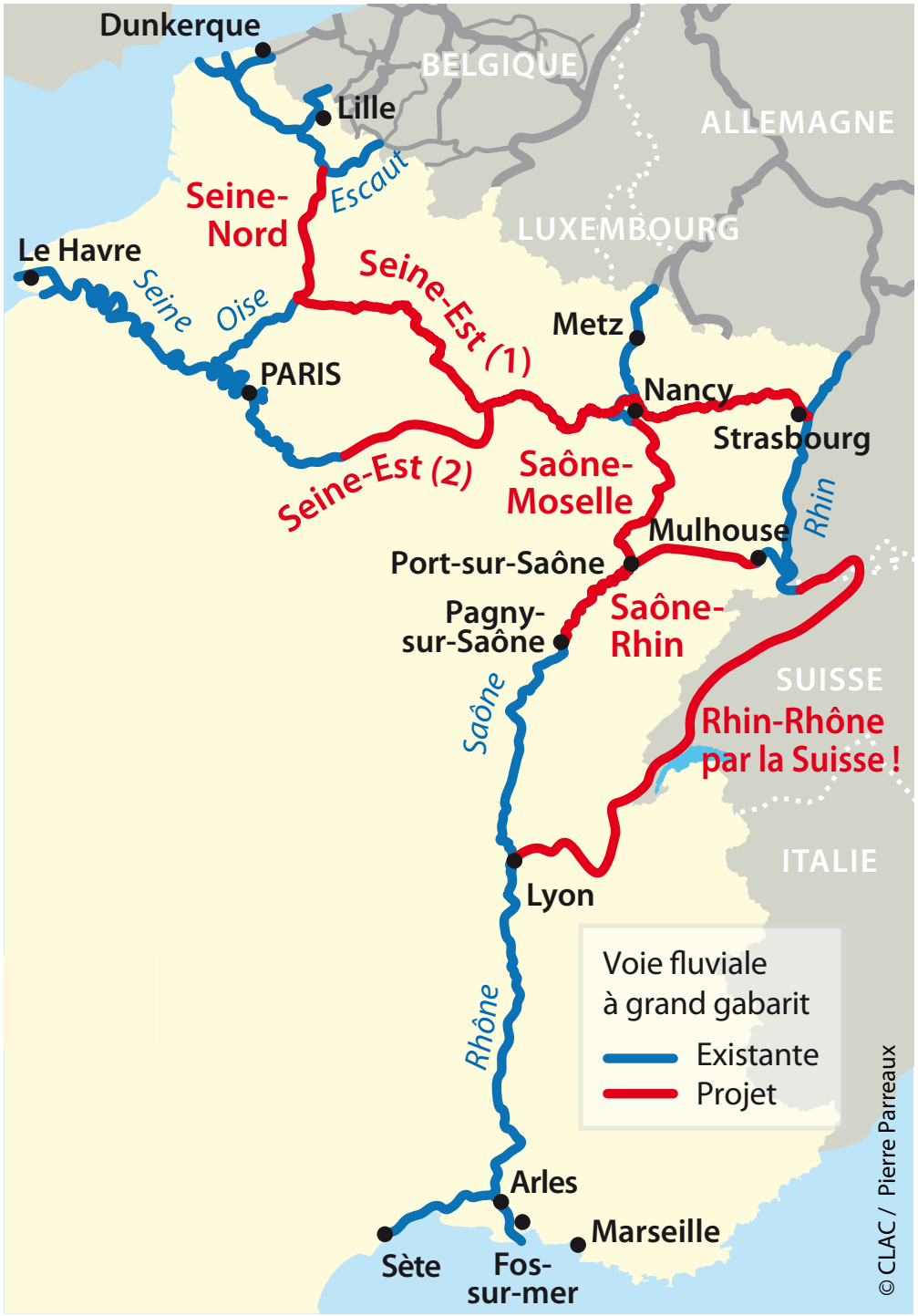


LES PROMOTEURS DU PROJET SEINE-NORD LE DÉCRÉDIBILISENT EN L'INSCRIVANT DANS LEUR « FUTUR » RÉSEAU À GRAND GABARIT

En parlant de « relier les 8 500 km de voies fluviales françaises au réseau nord-européen », VNF suggère que le CSNE ne trouvera son plein usage qu'au sein d'un futur **réseau français à grand gabarit**.

Mais un tel réseau coûterait plus de **50 milliards d'euros**, serait **destructeur de l'hydrographie** et des sols.
Et surtout, il **ne répond à aucun besoin** de l'économie et de l'écologie du XXIe siècle.

Les promoteurs du CSNE, VNF en tête, décrédibilisent complètement leur projet quand ils le présentent comme le premier maillon de ce grand réseau chimérique.



LES PROMOTEURS DE CANAUX VEULENT RETROUVER LA GRANDEUR DE LA FRANCE FLUVIALE DU XIX^{E} SIÈCLE. ILS EN OUBLIENT L'EXISTENCE DU RÉSEAU FERRÉ !

Charles de Freycinet a tenu à « compléter » le réseau à petit gabarit alors même que son trafic commençait à décliner face au développement du chemin de fer.

Même avec l'abandon progressif d'une partie des voies, le réseau ferré utilisé aujourd'hui (en noir) reste très ramifié et a repris dès le XIX^{e} siècle le trafic des petits canaux.





LE RÉSEAU FREYCINET À PETIT GABARIT POURRAIT ÊTRE RÉHABILITÉ POUR DES USAGES SPÉCIFIQUES, AU-DELÀ DU TOURISME.

La carte de tous les canaux ayant existé en France est d'une exceptionnelle richesse. Certains sont bien sûr déclassés et obsolètes. Mais il subsiste un vaste réseau à petit gabarit qui doit de toute manière être entretenu pour son aspect patrimonial et touristique. Tant qu'à faire, son usage pour le fret mériterait d'être réexaminé, non pour des transports généralistes, mais pour des trajets et des marchandises spécifiques. Transports qu'assurent encore quelques canaux du nord de la France.

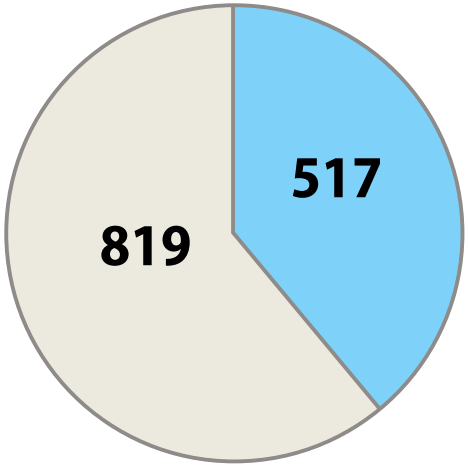


LE RÉSEAU FREYCINET À PETIT GABARIT POURRAIT ÊTRE RÉHABILITÉ POUR DES USAGES SPÉCIFIQUES, AU-DELÀ DU TOURISME.

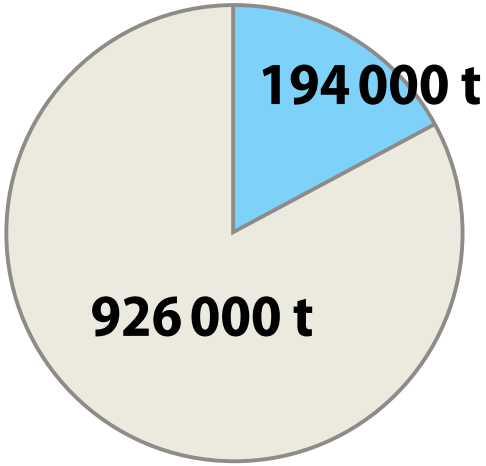


Longueur des voies
Total : 8 501 km

- Moyen et grand gabarit
- Petit gabarit Freycinet (péniches de 300 t max., écluses de 39 m) et inférieur à Freycinet (canal du Midi...)



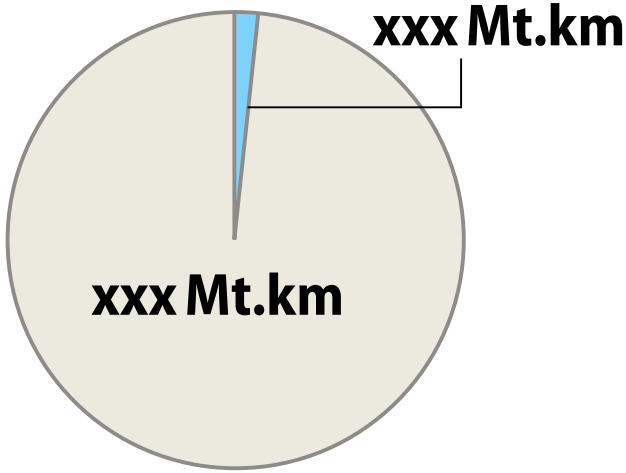
Nombre de bateaux
Total : 1 336



Port en lourd (cale)
Total : 1 120 000 t

Freycinet : un réseau très étendu, une flotte encore importante, mais **un trafic, hors tourisme, très réduit** sur les petits canaux.

La quasi-totalité du trafic fret s'effectue sur moyen et grand gabarit



***Fret annuel** selon les voies (à vérifier)*
Total : xxx millions de tonnes-km

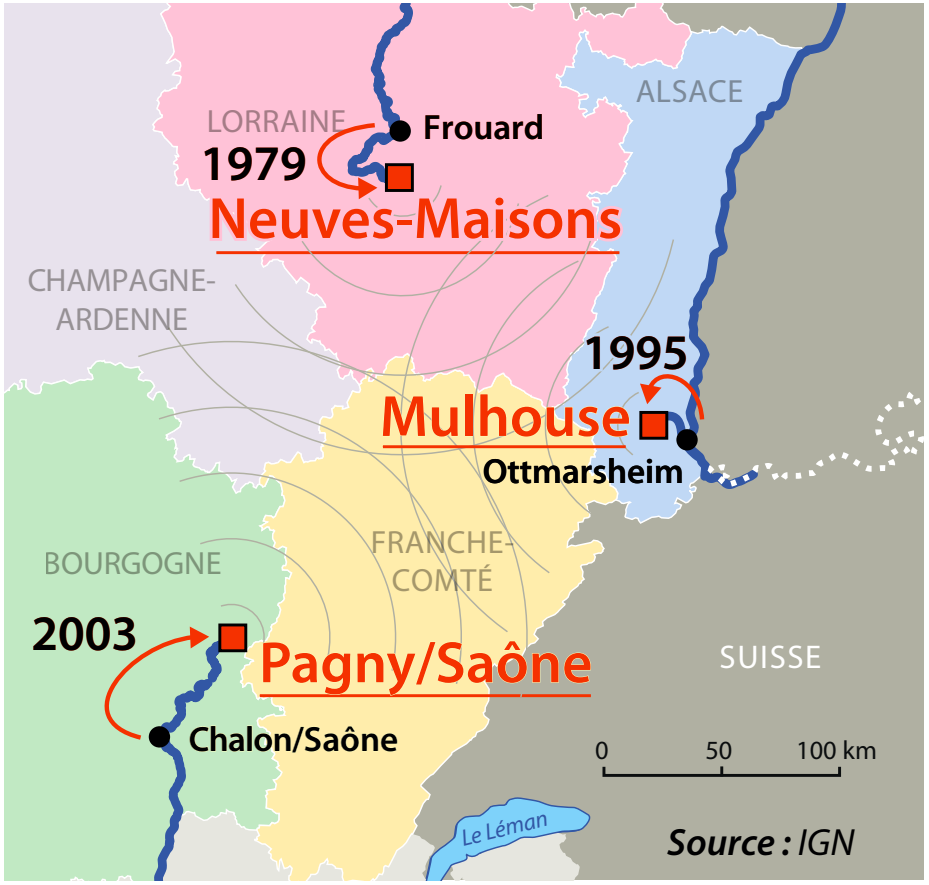
Sources : VNF, SOeS, 2009

LA STRATÉGIE DES PROMOTEURS DE GRANDES LIAISONS FLUVIALES : LE « PIED DANS LA PORTE », POUR AVANCER PETIT BOUT PAR PETIT BOUT

L'exemple du projet Saône-Moselle – Saône-Rhin

Trois ports récemment construits (en rouge), censés compléter les trois ports existants (en noir), ont un faible trafic. Ils ne remplissent pas leur rôle annoncé : améliorer la desserte multimodale des cinq régions concernées.

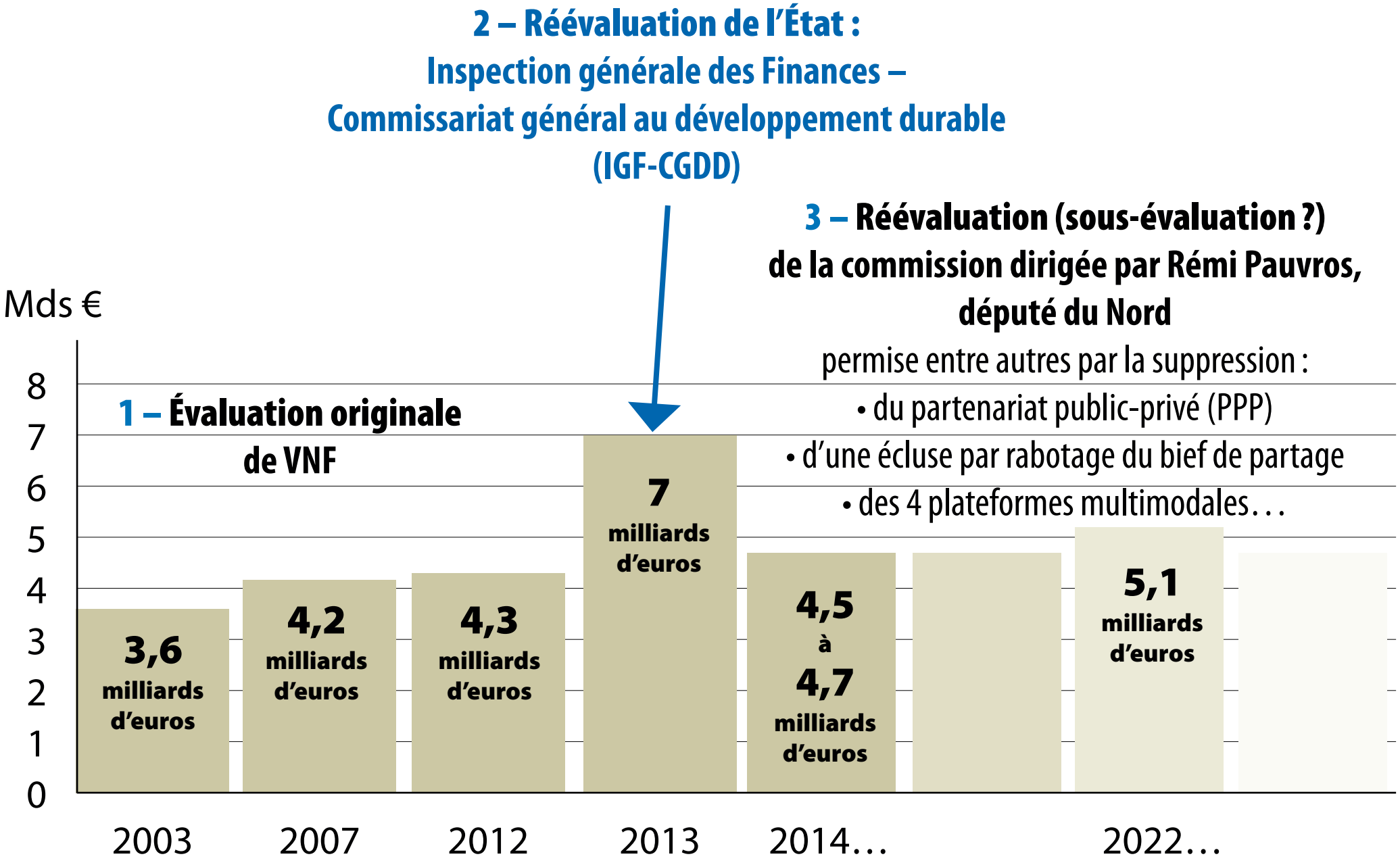
Ces trois ports n'avaient en fait qu'un but : faire un pas de plus vers une double liaison interbassin (en rouge)… projet dépassé du siècle dernier, projet fou qui ne verra jamais le jour.





© CLAC / Pierre Parreaux

SNE, UN PROJET AUX ÉVALUATIONS MULTIPLES

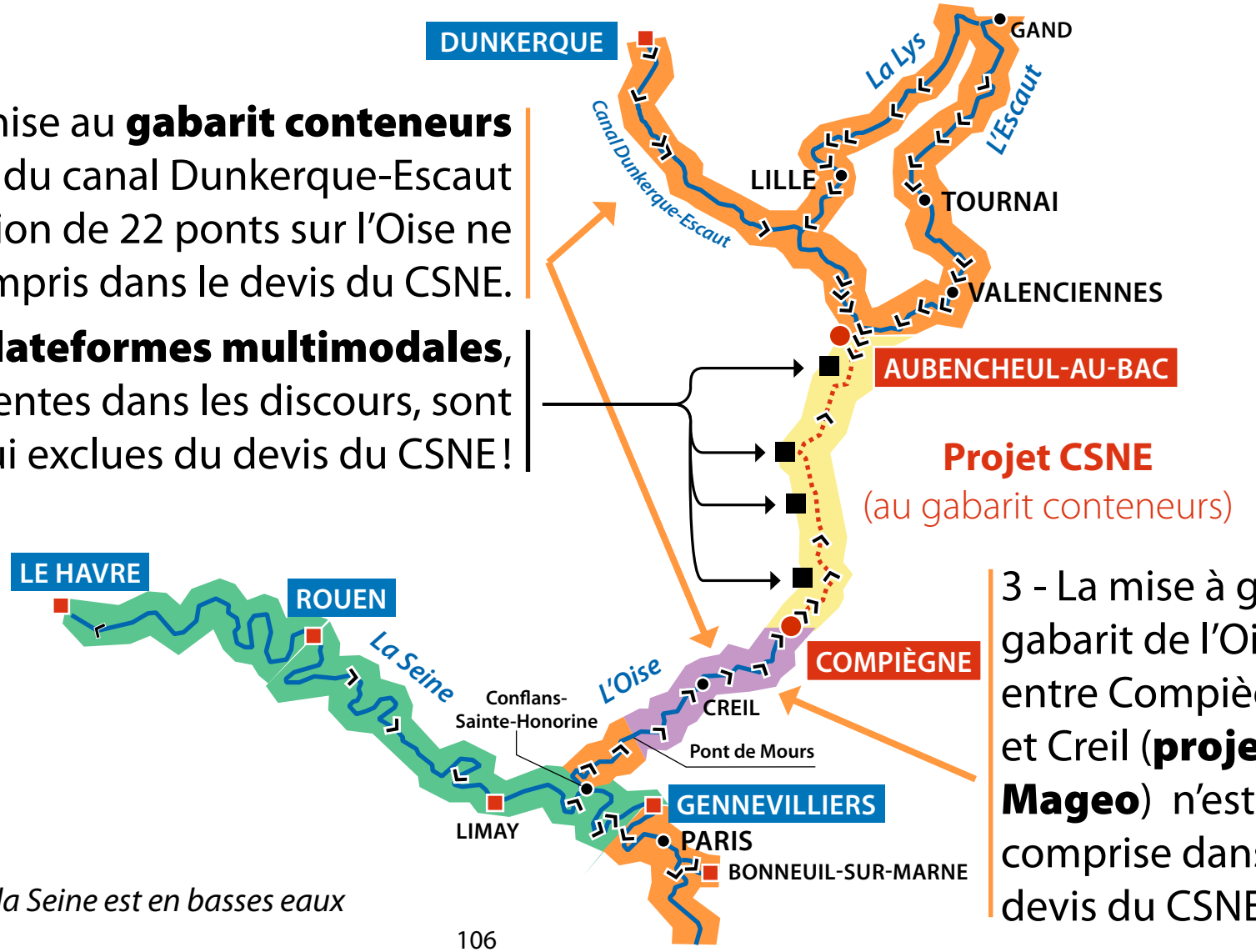


LE « SAUCISSONNAGE » D'UN PROJET POUR EN FACILITER L'ADOPTION EST (EN PRINCIPE) ILLÉGAL

Le devis du CSNE (5,1 milliards d'euros) ne comprend pas trois aménagements pourtant strictement indispensables aux fonctions européenne et régionale annoncées du projet.

1 - La mise au **gabarit conteneurs** (7 m sous ponts) du canal Dunkerque-Escaut et la recontruction de 22 ponts sur l'Oise ne sont pas compris dans le devis du CSNE.

2 - Les **4 plateformes multimodales**, omniprésentes dans les discours, sont aujourd'hui exclues du devis du CSNE !



3 - La mise à grand gabarit de l'Oise entre Compiègne et Creil (**projet Mageo**) n'est pas comprise dans le devis du CSNE.

© CLAC / Pierre Parreaux

LE PROJET MAGEO DE MODERNISATION DE L'OISE EST INDISPENSABLE À LA LIAISON CSNE, MAIS SON COÛT N'EST PAS COMPRIS DANS CELUI DU CSNE

Coût de Mageo (estimation 2019), qui devrait logiquement être ajouté au coût global du CSNE : **298 millions d'euros** TTC.

Ce coût de Mageo comprend :

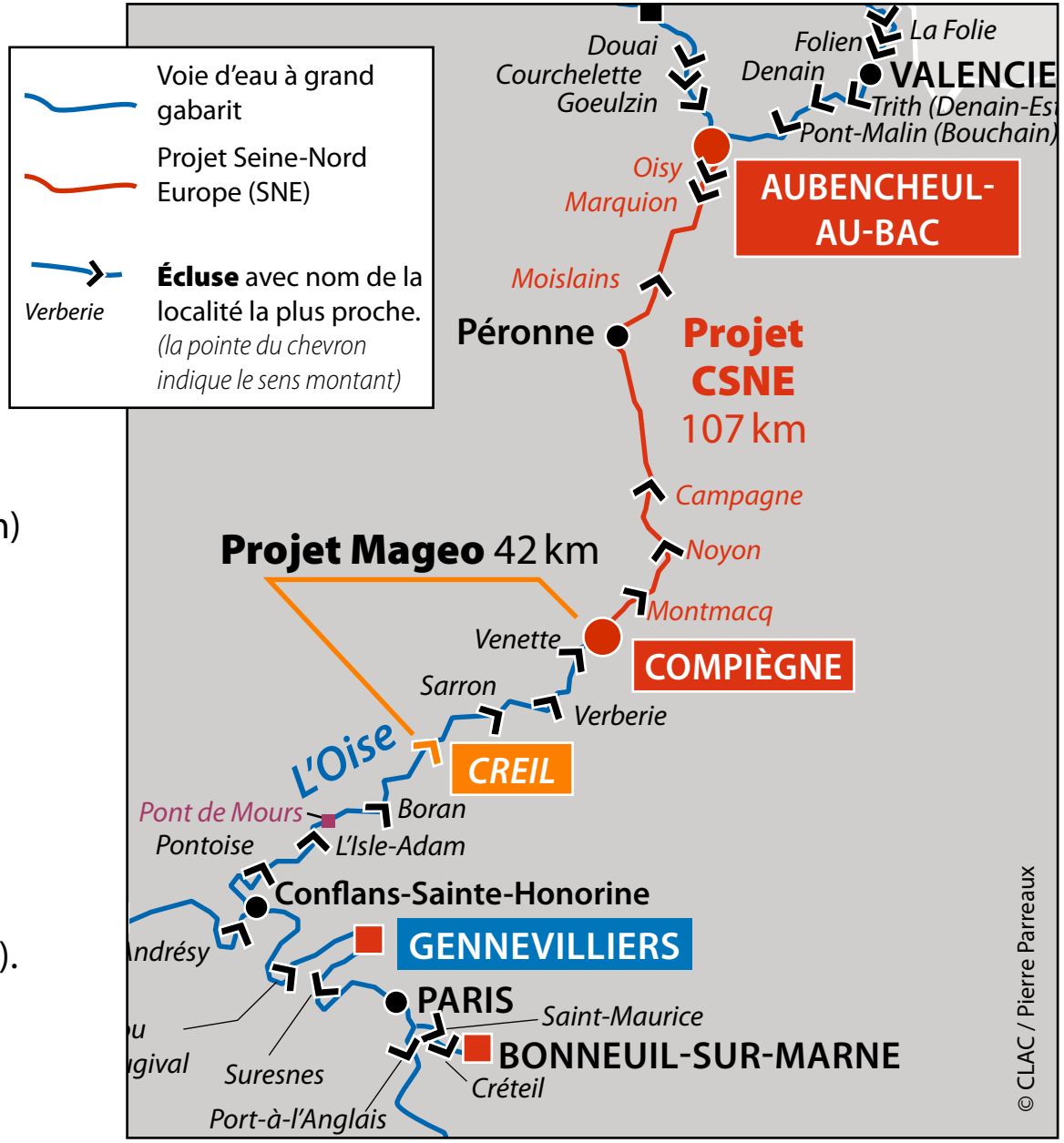
- Acquisitions, mesures environnementales…
- Travaux sur 42 km (22 communes entre Creil et Compiègne) pour passer du grand gabarit au gabarit européen Vb, permettant le passage des convois poussés de 4 400 tonnes (11,40 m x 180 m, tirant d'eau 3 m, profondeur 4 m)
- Rescindements ponctuels de berges
- Approfondissement du chenal pour passer le mouillage de 3 à 4 m
- Aires de stationnement et d'amarrage
- Confortement et renforcement des ponts, etc.

Mais le coût de Mageo ne comprend pas :

- La reconstruction du pont ferroviaire de Mours (pour le passage de 1 à 3 couches de conteneurs).

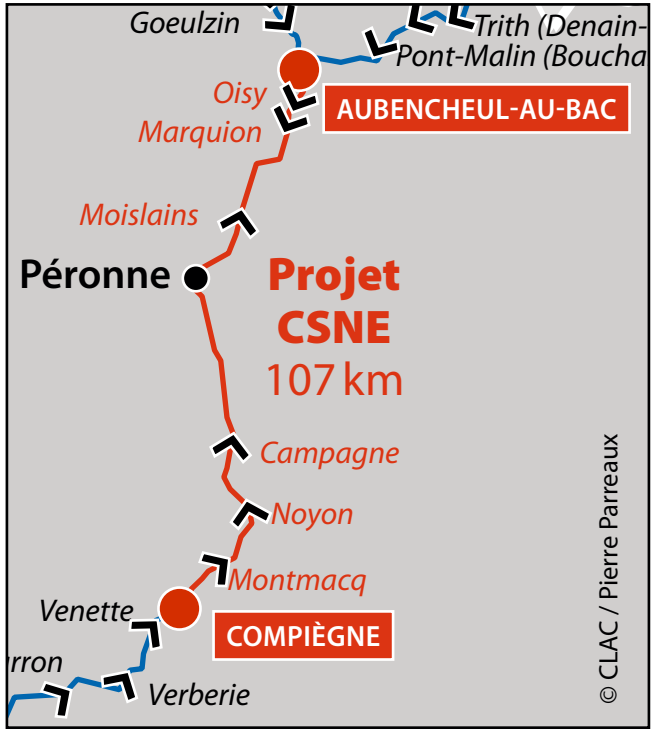
… et il comprend encore moins :

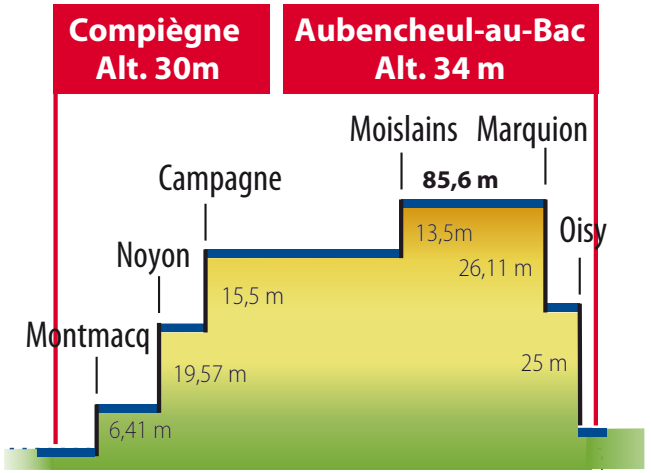
- La reconstruction de 21 autres ponts pour le passage de 2 à 3 couches de conteneurs.



LES CHIFFRES DU PROJET CSNE

	Projet initial (DUP 2008)	Projet reconfiguré (DUP 2017)
Caractéristiques générales		
Longueur du tracé	106 km	107 km
Nombre d'écluses	7	6 grandes +1
Dénivelé cumulé total	139 m	106 m
Hauteur de chute	6,41 m à 30 m, moy. 19,9 m	6,41 m à 26,1 m, moy. 17,7 m
Altitude du bief de partage	102,5 m	85,6 m
Emprise agricole	2 400 hectares	plus de 3 000 hectares
Voie d'eau au gabarit Vb		
Largeur (en ligne droite) : 54 m • Profondeur : 4,5 m • Tirant d'eau : 3 m		
Terrassements		
Déblais totaux	55 millions m^3	78 millions m^3
– remblais	25 millions m^3	48 millions m^3
= déblais excédentaires	30 millions m^3	30 millions m^3
	Eau	
Prélèvement d'eau	Dans l'Oise : 1,2 m3/sec	
Bassin réservoir de Louette	9,7 millions m^3	14 millions m^3 / 65 ha
Bassin réservoir de Tarteron	5,9 millions m^3	supprimé
Ouvrages de franchissement		
Nombre total de ponts	> 60	> 60
Hauteur libre sous les ponts	7 m	7 m
Nombre de ponts-canaux	3	3





LE COÛT DU CSNE : PLUTÔT 6 QUE 5 MILLIARDS D'EUROS

LE FINANCEMENT EST LOIN D'ÊTRE ASSURÉ

Notre chiffre de 6 milliards représente le coût intial, compte non tenu des dépassements probables.

Pour mémoire, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective a constaté une dérive moyenne de 20 à 25% entre les coûts annoncés lors des DUP et les coûts réels de 32 projets autoroutiers.

Sur le site officiel du CSNE, on ne trouve aucune mention de coût, ce qui évite toute controverse (www.canal-seine-nord-europe.fr).

**Subvention de l'État et emprunt : sous réserve d'une recette dédiée*

FINANCEMENT DU CSNE, en millions d'euros valeur 2013 (mise à jour requise)

Union européenne		
Période 2015-2020	770	
Après 2020	1 030	
Total UE		1 800
État*		
Total État	1 000	1 000
Régions		
Hauts-de-France (initial 300 + supplément 50)	350	
Île-de-France (initial 210 - retrait 100)	110	
Total Régions		460
Départements		
Nord	200	
Pas-de-Calais	130	
Oise	100	
Somme	70	
Total Départements	500	
Total collectivités locales		1 000
Emprunt* pour la société de construction SCSNE	700	700
TOTAL FINANCEMENT À VENIR		4 460
Dépenses déjà réalisées		240
TOTAL Hors taxes (valeur 2013)		4 700
TOTAL TTC (TVA 20%) (valeur 2013)		5 640
TOTAL TTC (valeur 2018 selon indice TP02)		5 900

000 Financement voté 000 Financement non acquis

LE CANAL SNE VA ÊTRE RÉALISÉ : PAS SI SÛR...

Au XX[e] siècle, nous avons vécu l'abandon par l'État, après des décennies de promesses, du projet de grand canal Rhin-Rhône, malgré le soutien du monde fluvial, des chambres de commerce et de certains élus.
Plus récemment, en 2013, son successeur, le projet Saône-Moselle–Saône-Rhin (SMSR), est passé à la trappe sans émouvoir personne.

Aujourd'hui, les défenseurs du CSNE martèlent : ce projet est irréversible.
Pour preuve, la société SCSNE, installée à Compiègne, a été transformée en *établissement public local* à la demande la région Hauts-de-France pour échapper aux lourdeurs du ministère des Transports. Seul hic : en 2023, le financement du canal n'est toujours pas bouclé !

FINANCEMENT OFFICIEL DU CSNE (HT, valeur 2013)

Union européenne	**Acquis (en partie)**	**> 1,8** milliards d'euros
Collectivités	**Acquis**	**1** milliard d'euros
État	**Projet**	**1** milliard d'euros
Emprunt pour la société de construction SCSNE	**Projet**	**0,7** milliard d'euros
TOTAL		**> 5,5** milliards d'euros

Pour boucler ne serait-ce que les 5,1 Md€ de l'estimation très optimiste officielle, il manque 1 Md€ à la charge de l'État, et 700 millions d'emprunt. Ces deux sommes ne relèvent pas du budget général de l'État mais de recettes dédiées. Or, la région Hauts-de-France n'accepte pas le principe d'une écotaxe pour les poids lourds sur son territoire. Bref, l'État a, par le biais de l'absence de financement, un moyen de bloquer le projet sans avoir à en annoncer l'abandon.

EN CONCLUSION :

LE FLUVIAL EST UNE CAUSE À DÉFENDRE.

MAIS LE « FLUVIALISME » DE VNF EST UN EXTRÉMISME QUI COLPORTE DE NOMBREUX FAUX-SEMBLANTS...

... ET QUI FINALEMENT POLLUE LE DISCOURS SUR UN DÉVELOPPEMENT RAISONNÉ DU FLUVIAL, LEQUEL NE DÉPEND PAS DE PHARAONIQUES LIAISONS INTERBASSINS.

EN QUOI LE CLAC EST-IL HABILITÉ À S'EXPRIMER SUR LE CSNE ?

Créé en 1977, lors de l'enquête d'utilité publique sur le grand canal Rhin-Rhône, le « Comité de liaison anticanal » avait pour première mission la coordination interrégionale nécessaire pour faire face au projet qui menaçait le Doubs et le Sundgau. Depuis 1989, il est le producteur des études et des cartes au service des associations, dont le **WWF** et **FNE**.

Associé au collectif Saône & Doubs vivants, le CLAC a grandement participé à l'abandon du projet Rhin-Rhône en 1997. Devenu, après l'arrêt du projet, « Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins », il n'a pas cessé d'enrichir ses études socio-économiques et environnementales.

Nos argumentaires sont des travaux originaux d'ingénieurs, de journalistes, de géographes et de cartographes.

Nos sources d'information sont des plus fiables : ce sont des rapports ministériels et des études universitaires. Parmi ces dernières, nous tenons à citer les travaux de l'université de Nuremberg-Erlangen et à saluer la mémoire du Pr Eugen Wirth, géographe économiste disparu en juin 2012, dont nous avons traduit et utilisé l'œuvre sur les liaisons fluviales interbassins (voir notre site).

Documents et références : www.clac-info.fr

Contact : pierre.parreaux@laposte.net

Conçu et réalisé par l'équipe pluridisciplinaire du

CLAC – Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins

Président : Pierre Parreaux, ingénieur Ensmm et diplômé du Centre de recherche socio-économique de Besançon, journaliste
Secrétaire : Thomas Lesay, géographe

6, avenue André Yvette, 92700 Colombes

www.clac-info.fr – pierre.parreaux@laposte.net

avec : Philippe Roure, journaliste open data et Didier Guiserix, graphiste



Photo Manuelle Toussaint