

Mr DELHAY Jacques
40 rue de l'Abbé Darras
60150 LONGUEIL ANNEL
Tel 06 95 06 88 32
Mail : lanquedocien@etdi.fr

COMMISSION D'Enquête Projet CSNE
Secteur 1
Mairie de Compiègne
Place de l'Hotel de ville

Le 12 Novembre 2020

Préambule

Emettre des avis, des critiques ou apporter des validations sur des morceaux d'un projet sans être autorisé à regarder ce projet dans son ensemble relève d'une gymnastique particulièrement difficile à maîtriser et en tout état de cause conduit à la méfiance à l'égard du procédé.

Ainsi, le CSNE nous demande de dire ce que l'on pense de la partie uniquement environnementale des 18 premiers kilomètres d'un projet de canal long de 107 Kms hors de toute appréciation sur les choix techniques : comment donner par exemple un avis sur la gestion de l'eau annoncée pour la première écluse de Montmacq alors que celle-ci résulte essentiellement d'un choix technique issu du projet global. On se trouve face à une proposition de pompes coûteuses qui vont grever les crédits d'exploitation pour toute la durée de vie de l'ouvrage et sachant que la pauvreté en réserve d'eau du plateau picard situé en amont est l'un des éléments qui va conditionner les coûts d'exploitation et d'entretien de cet ouvrage et risquer d'en mettre en péril sa durabilité.

Prétendre donner un avis sans regarder comment il est proposé de gérer l'alimentation en eau plus à l'amont me paraît mission folklorique. J'émetts donc un avis absolument négatif sur la valeur de cette enquête publique qui, ou bien ne dira que des bribes discutables, ou bien débordera hors du cadre que le CSNE lui a fixé, permettant ainsi de rejeter nombre d'arguments avancés au prétexte qu'ils seront « HORS SUJET ».

Un avis négatif sur le choix du tracé et sur le gabarit proposé

Les décideurs ont opté pour retenir un tracé totalement nouveau, rejetant ce qui apparaissait au départ comme la solution de bon sens de créer la nouvelle liaison sur le sillon du Canal du Nord.

La solution retenue représente un énorme gaspillage de terres agricoles, génère des coûts d'acquisition de terrains considérables et laissera des marques impressionnantes dans les paysages.

Il faut noter que la volonté de réduire le nombre d'écluses oblige à retenir de grandes hauteurs de chute pour les 5 écluses de Noyon à Aubencheuil, qui conduisent à recourir à la technique des bassins d'épargne pour réduire les volumes d'eau consommés. Ces choix seront lourds de conséquences :

- Les écluses à grandes hauteurs de chute vont imposer en aval des fossés d'accès de grande profondeur et à l'amont de ces écluses des parties de bief en remblais de hauteurs importantes. Cela va signifier des volumes considérables de terrassement et de transports de remblais/déblais, et des coûts importants seront engagés pour disposer des larges emprises qui seront indispensables pour accueillir les talus et pour les stabiliser. A noter que les berges en remblais de grande hauteur ont une fragilité qui nécessite de les sur dimensionner en

largeur pour renforcer leur capacité à encaisser les remous créés par les passages d'unités navigantes de grande dimension augmentant considérablement les risques de déstabilisation et de création de « renards » (fuites).

- **Opter pour un gabarit plus modeste en reprenant le fuseau du canal du nord mériterait encore aujourd'hui que l'on y réfléchisse** : cela permettrait notamment de retenir l'idée de remplacer chaque écluse actuelle par deux ouvrages de l'ordre de la classe IV agissant l'un envers l'autre en bassin d'épargne. Un tel choix présente de nombreux avantages :
 - Réduire les consommations en eau et donc les coûts de gestion de l'eau sur toute la durée de vie de l'ouvrage
 - Réduire les impacts sur le paysage
 - Economiser des terres agricoles
 - Conserver les actuels équipements de chargement/déchargement,
 - Conserver les équilibres environnementaux qui se sont créés et notamment la nappe phréatique propre au canal (qui dans le nouveau projet réserve quelques années de grosses consommation d'eau pour se constituer.)
 - Réduire les coûts de terrassement de façon considérable
 - Ramener la résistance des berges et des ouvrages aux dimensionnements réduits des unités navigantes admises au gabarit du canal (soit de l'ordre de 85m X 9m50 avec 1500 à 2000t)

A noter qu'une étude très simple apporte la démonstration qu'un tel choix permet d'acheminer des tonnages équivalents, voire supérieurs, dans des délais comparables : encore faut-il avoir la possibilité de la produire avec des chances d'être au moins lu : ceci n'a pas mobilisé VNF en son temps ni la Société de projet.

A noter également que des écluses de 90 m X 10 m accueillant des unités de 85m X 9m50 peuvent parfaitement dans un deuxième temps être allongées à 185 m si le développement de trafic le justifie et sans modifier la structure du canal, tout en conservant la technique d'économie d'eau initiée au départ.

Un projet pour l'enquête publique Peu transparent

Quand on essaie d'étudier le document « PROJET » présenté sur le site du CSNE, on trouve difficilement des éléments sur les données techniques : on apprendra par contre que le projet est réalisé selon une démarche d'écoconception, et que l'on va s'occuper des retombées économiques....mais une succession d'affirmation ne remplacera pas les décisions de fermer les ports existants comme ceux situés sur l'actuel canal latéral à l'Oise mettant ainsi les entreprises utilisatrices en difficultés.

Un canal de transit dont on réduit l'intérêt pour l'économie des espaces traversés

Difficile de comprendre par exemple les raisons pour lesquelles on décide d'éloigner le quai d'approvisionnement de l'usine Saint Gobain et d'imposer un itinéraire routier des plus stupéfiants et des plus longs pour assurer les transports d'approche d'un quai proche du centre-ville jusqu'à l'usine. Or, Saint Gobain est l'un des principaux clients de l'actuelle liaison Nord/Paris, on peut estimer raisonnablement qu'il devrait augmenter ses tonnages. Encore faut-il poser en principe qu'il y a lieu de lui apporter un service accru : ici on va lui compliquer la vie et augmenter ses coûts de « brouettage » ! Et il ne pouvait y avoir pire décision pour augmenter les nuisances routières sur la zone en détournant les camions vers les zones habitées sur la rive opposée alors que le quai de Thourotte pouvait être localisé pratiquement au droit de l'usine, à quelques centaines de mètres de l'entrée. On cumule ainsi la nuisance environnementale sur la zone à la nuisance économique aux acteurs locaux. *A-t-on par exemple mesuré que le déchargement d'un lot de 4400 tonnes programmé*

sur un jour représentera 15 trajets de semi-remorques soit 30 navettes à l'heure sur plus ou moins 5 kms de route.

Il en va de même pour d'autres clients de l'actuel canal latéral à l'Oise qui va être abandonné au grand dam d'utilisateurs clients du transport fluvial dont les installations portuaires ne seront plus accessibles. Ce sont des entreprises qui risquent de disparaître à cause des surcoûts qu'ils auront à supporter avec les brouettages dans des secteurs où la concurrence est particulièrement rude et où les marchés se perdent pour quelques centimes de la tonne.

On retrouve ce même choix incompréhensible à Moislains et à Marquion où le nouveau canal va s'éloigner des installations actuelles et obliger les deux silos céréaliers qui apportent les plus gros tonnages au Canal du Nord depuis sa mise en service à se reconstruire pour bénéficier du nouveau canal. Choix étrange encore une fois qui conduira vraisemblablement à l'attribution de subventions publiques pour compenser ??? C'est du moins l'écho que j'en ai eu des représentants de ces céréaliers.

Difficile également de comprendre le désintéressement de VNF et de la Société de l'actuel canal latéral à l'Oise qui représente pourtant une richesse inestimable pour non seulement le maintien des ports existants, mais représente également un atout considérable pour de nouvelles activités de loisir ou sportives, voire industrielles dans le cadre du nécessaire développement d'activités liées aux services aux navigants professionnels ou plaisanciers.

Une Ambition de gros tonnages : pertinente ou non ?

Il a été établi dès le départ que la liaison SNE devait répondre à la classe VB de 180m X 11m40. Ce postulat exprimé, on n'a JAMAIS VU LA MOINDRE REFLEXION , ETUDE OU PROSPECTIVE qui justifie la pertinence de ce choix de gabarit : Le comportement de VNF et de la SCSNE laisse à penser que leur unique préoccupation est de créer un couloir de navigation depuis le Nord jusqu'à la Seine pour satisfaire une exigence gouvernementale : LANCER LE CANAL DU SIECLE (ou présenté comme tel) qui doit avoir des dimensions exigées par l'UNION EUROPEENNE (classe VB de 180M X 12) pour bénéficier des subventions promises.

C'est pourtant un choix qui coûte très cher en construction et coûtera très cher en exploitation ne serait-ce qu'en gestion de l'eau

C'est un choix qui n'apporte pas la garantie de pouvoir assurer la navigation régulière toute l'année des unités fluviales visées (180mX11m40) notamment compte tenu des contraintes dues au vent dominant d'Ouest en Est : **cela a été confirmé en 2017 à Noyon par l'un des pilotes qui a assuré les essais au simulateur pour la partie du secteur 1 et qui a déclaré, confortant ainsi les avis exprimés par les professionnels présents, qu'il était impossible d'assurer une navigation régulière toute l'année avec de telles dimensions. Nous n'avons pas vu de compte rendu de cette présentation et des réserves exprimées par les professionnels...pourquoi ? Les présentations publiées pour l'enquête publique n'en parlent pas...c'est pourtant grave.**

Pour assurer une navigation régulière toute l'année, il faut disposer d'une largeur au plan d'eau qui permette de contrarier les effets du vent latéral qui sur ce tracé est régulièrement violent et toujours à la perpendiculaire du canal qui lui se trouve dans l'axe NORD/SUD : 180 m de longueur, c'est un saucisson qui, notamment à vide, devra naviguer en crabe à contre-vent pour tenter de limiter la dérive (le fardage). Au moment du croisement avec une autre unité, le risque est grand de se faire plaquer sur la berge sous le vent ! Pour se retirer de là, on arrive dans des manœuvres extrêmes qui requièrent beaucoup de puissance à l'avant en propulsant à angle droit sur la berge un jet d'hélice destructeur qui va déstabiliser les berges soumises à une érosion violente, voire générer des risques de rupture sous les pressions, notamment lorsque l'on sera dans des endroits où la berge est en remblais de 10 ou 15 m de hauteur... Soyons clairs : on a tout à fait les capacités techniques à équiper les péniches, barges ou pousseurs de puissances de propulsion considérables. Mettre 2000 chevaux à l'avant en propulseur d'étrave et la même chose à l'arrière en propulsion principale ne posent aucun problème

autre que financier. **Avec ça on passera toujours...si les berges et les ouvrages résistent.** A noter que les autorités Rhénanes interdisent l'utilisation de grosses puissances en propulseur d'étrave pour accoster aux quais afin de stopper les dégradations qui apparaissaient par ravinement sous marins.

Il faut bien comprendre que la largeur du canal et le dimensionnement des ouvrages sont conditionnés pour une bonne part par le gabarit des bateaux qu'on va y faire naviguer : plus ils sont gros, plus ils dégradent. Il faut donc faire du solide, cela est possible techniquement, mais ça suppose d'y mettre les moyens financiers conséquents pour renforcer les berges, les quais et les écluses. Hélas, on n'est pas dans ce schéma, au contraire, on a déjà reconfiguré le canal et ramené le budget de 7 milliards d'euros à 4,5 Milliards.

Quel est l'objectif de ce canal ?

Quand on a suivi les tergiversations autour de cette liaison qui durent depuis plus de 30 ans, on finit par se demander pourquoi on veut le construire : la réponse me paraît évidente, il s'agit pour le pays de se donner un outil de transport adapté aux besoins économiques pour assurer une liaison entre le Nord de l'Europe et la Seine.

Et pourtant, quand on regarde les publications de présentation, on a clairement l'impression qu'il s'agit de communiquer sur les méthodes, l'écoconception et le développement économique mais vu sous l'angle des emplois du canal...mais jamais, jamais on ne dit que le canal est fait pour transporter, donc pour répondre aux besoins des entreprises . Visiblement, il a été admis une fois pour toute qu'il suffit de fabriquer un canal et ça va marcher ! Et bien évidemment, il a été admis qu'il fallait de gros, très gros tonnages, mais où sont les études qui confirment ces choix ?...

L'impression dominante est que ce canal est vu dans les projets comme un mode de transit de marchandises entre le Nord-Europe et Paris et pas spécialement comme un outil de développement des territoires traversés. Pire, l'intérêt des populations riveraines est sacrifié sur l'autel de la réduction de crédits : ainsi une passerelle existante entre Longueuil-annel et Plessis brion ne sera pas restituée : on retiendra que c'est le premier texte de la présentation de l'enquête pour le secteur 1.

Qu'importe si ce gabarit n'a aucune pertinence dans le secteur traversé : en effet il n'y a pas la moindre industrie dans cette région agricole qui soit en mesure de stocker, d'expédier ou de recevoir des tonnages de 4400 tonnes. De ce point de vue, au cours d'une réunion organisée à Amiens (en 2013 si ma mémoire est bonne) les céréaliers de Rouen indiquaient que leurs capacités logistiques s'accommodaient très bien de tonnages par unité de l'ordre de 1200 tonnes et ne supporteraient pas des volumes de 4000 tonnes ou plus. A cette même réunion, des carriers et clients en matériaux de construction d'Ile de France indiquaient que les installations portuaires sur Paris ne permettaient pas d'accueillir de grosses barges (quais trop courts) et qu'ils ne disposaient pas d'espaces de stockage suffisants. Des unités de l'ordre de 600 à 800 tonnes répondaient parfaitement à leurs conditions de manutention... On est quand même loin des 4400 tonnes.

Regardons les dimensions prévues pour les quais en prévision (150m et 200 m sur le secteur 1) pour mesurer la modestie des ambitions du projet en matière d'espoirs de retombées économiques de cet ouvrage localement. Je rappelle que nous sommes sur le « PROJET DU SIECLE » ainsi désigné par l'un des Présidents de la République dans un discours de Nesles ou de Noyon ??? Eh bien sur un tel projet un seul bateau mobilisera tout le quai...cela manque d'ambition commerciale !

Un opérateur dans le domaine du service aux professionnels de la navigation me confiait avoir recherché à acquérir des terrains bord à voie d'eau pour y réimplanter son activité vouée à la fermeture à moyen terme : On lui a expliqué que l'Etat ne voulait pas réserver des espaces pour ce faire.

Alors où allons-nous ?

- peut-on espérer que des industries viendront s'implanter ? mais alors pourquoi refuser la vente de terrains aux acteurs intéressés ?
- Peut-on espérer que de nombreux convois poussés de 4400 tonnes vont venir des Pays bas ou d'Allemagne pour Paris ? Je l'espère mais le principal opérateur européen en transport de conteneurs nous confiait son désintérêt pour étudier la mise en place de trafic en utilisant le Canal SNE pour la simple raison qu'il y sera impossible de charger 4 conteneurs empilés compte tenu de la trop faible hauteur des ponts (on n'est même pas certains qu'il sera possible de passer avec 3 rangs empilés). Le motif de ce désintérêt : pour espérer rentabiliser une ligne conteneurs en fluvial, il faut d'abord être capable d'empiler 4 conteneurs dans des unités qui accueillent 4 « boîtes » sur la largeur du bateau (ce qui est le cas des barges de 11m40).
- Peut-on espérer que les plus gros automoteurs navigants sur le réseau Européen (135^m X 11m40) viendront en nombre et régulièrement : pour cela il faut des tonnages à transporter et des conditions de navigation qui ne soient pas trop rédhibitoires.
- Peut-on avoir les résultats d'une étude commerciale listant les prévisions de trafics « fluvialisables » sur SNE ?

On sait, que : « **Les travaux permettront la réalisation d'un canal à grand gabarit européen classe Vb, qui permettra d'accueillir des bateaux d'une longueur allant jusqu'à 185 mètres et jusqu'à 11,40 mètres de large, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions.** ». Ce que l'on ne connaît pas, c'est la date de mise en service ! il a fallu plus de 30 ans pour arriver aux portes du début de chantier d'une première tranche : croisons les doigts en espérant que l'on sera plus rapide désormais car il commence à y avoir urgence ! En 1973, on transitait 6 millions de tonnes entre le Nord et l'Oise, et aujourd'hui on est arrivés à moins de deux millions de tonnes annuels !

Pour conclure, s'il m'apparaît pertinent au plus haut point de créer une liaison fluviale entre le Nord et l'Île de France qui réponde aux besoins économiques des régions traversées, Hauts de France, Picardie et Île de France, je reste persuadé que ce n'est pas le projet pharaonique qui nous est proposé qui présente les meilleurs atouts, ne serait-ce que parce que les unités de 180m X 11m40 que l'on veut faire passer dans ce canal ne pourront pas franchir les ponts de Compiègne et notamment celui du cœur de ville, classé, et de la même façon ces bateaux ne pourront pas aller sur le réseau du Nord qui est limité à de plus petites unités.

Rien n'indique que des solutions soient étudiées pour pallier cet étranglement à chaque extrémité de SNE : on consacre ainsi l'équivalent de la construction d'un morceau d'autoroute de 107 Kms coïncé à chaque extrémité entre des routes nationales... Cela pose question : y a-t-il dans un tel schéma une vraie pertinence économique ? On vend actuellement l'image d'un mode de transport extraordinaire qui, on l'espère va attirer une clientèle importante... Mais attention, il faut fidéliser cette clientèle, ne pas la décevoir, si l'on veut que ce projet rapporte à l'économie du pays les services en relation avec les coûts de réalisation et les coûts d'entretien et d'exploitation.

Fait à LONGUEIL ANNEL LE 12 Novembre 2020

Jacques DELHAY

Transporteur de fret fluvial retraité ayant exercé sur l'ensemble du réseau Européen et Français.

Créateur et Exploitant d'une entreprise de transport fluvial de passagers de 1985 à 2011.

Conducteur des travaux Publics de l'Etat sur le Canal du Nord nommé en Mars 1971 à la circonscription de Marquion.