

Seine Nord Europe dans les starting blocks

- . 106 km de canal à grand gabarit
- . Les grandes étapes
Interview d'Alain Gest, président du Conseil
d'administration de VNF
- . Les enjeux hydrauliques du projet
- . Premiers coups de pioche pour l'Histoire

- . Seine-Escaut et l'Europe
- . Les ambitions de la CCI de l'Oise
- . Des opportunités pour les filières industrielles :
granulats, recyclage, automobile, céréales,
agroalimentaire et engrais

Photo Philippe Frutier

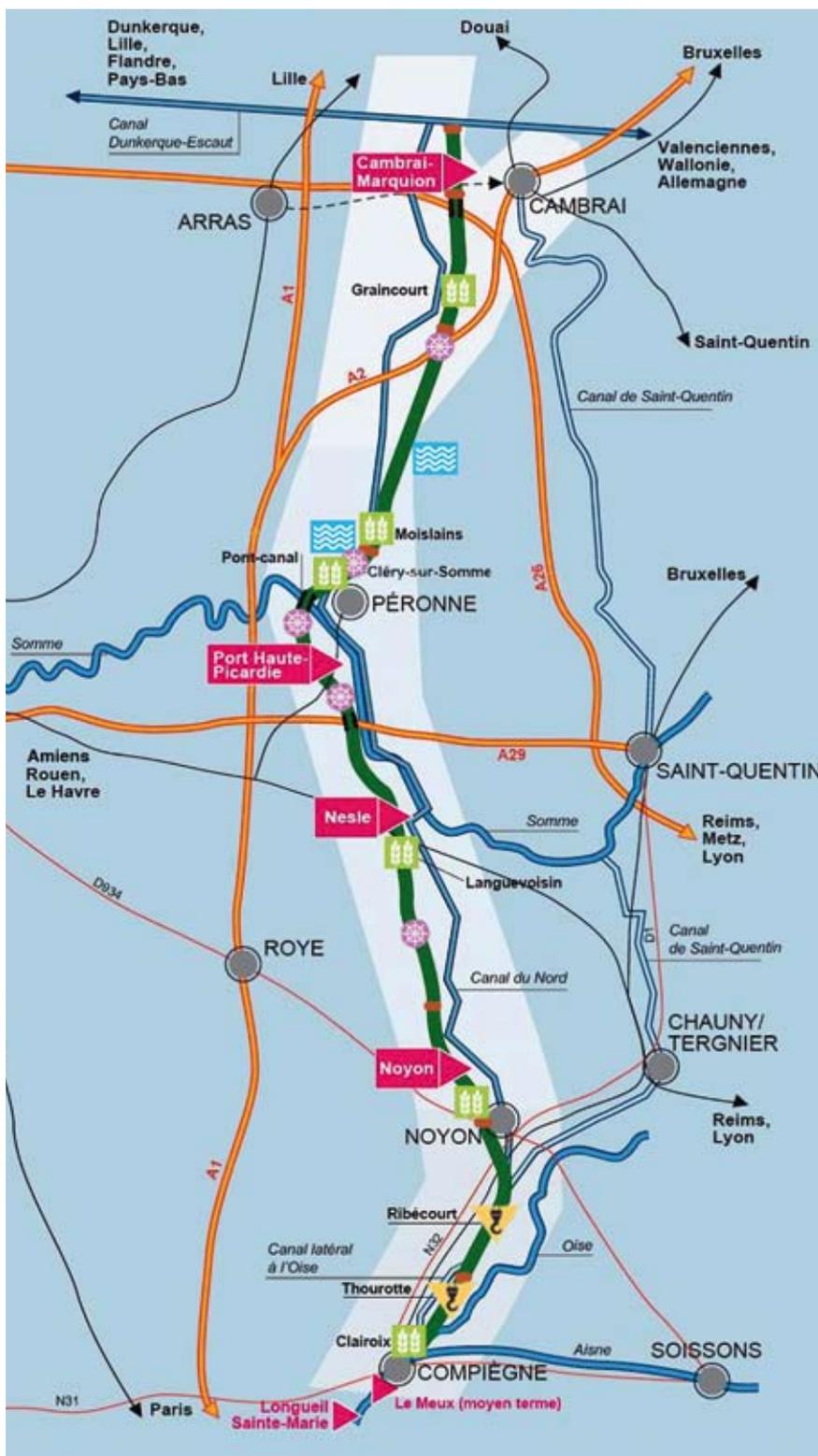
Le Nord de la France à 15 h de la Seine

Le projet Seine Nord Europe s'inscrit dans la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Seine et de l'Escaut.

En France, les travaux d'aménagement comprennent, outre la construction du nouveau canal, l'aménagement de l'Oise (rescindements, reconstruction de sept barrages et modernisation des écluses, approfondissement du chenal à 3 m), la modernisation du canal Dunkerque-Escaut (relèvement des ponts à 5,25 m), le doublement à 190 m de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle ainsi que l'aménagement de la Lys mitoyenne. Différents travaux sont aussi prévus côté belge (voir p. 51).

Le canal lui-même s'étendra sur 106 km, entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac, et sera équipé de 7 écluses d'une hauteur de chute comprise entre 6,4 et 30 m. Leurs dimensions (195 m x 12,50 m) ainsi que la hauteur libre sous pont (7 m) permettront le passage de convois de 4 400 t (gabarit Vb). La hauteur maximale des écluses a été limitée pour que le temps de franchissement de chacune n'excède pas 30 min., pour un temps de transit estimé entre 15 et 18 h. Une écluse complémentaire de petit gabarit sera nécessaire au niveau de Moislains pour permettre un raccordement au canal du Nord, dont l'exploitation sera maintenue au moins durant les premières années de fonctionnement du nouveau canal.

Hormis le bief de raccordement sur la Sensée (long de 1 km), le bief le plus court est de 6,7 km (entre Marquion et Oisy-le-Verger) et le



- Tracé de référence de Seine Nord Europe
- Ecluse
- Pont canal
- Zone portuaire et logistique multimodale
- Port céréalier
- Quai de transbordement
- Port et escale de plaisance
- Autoroute
- Voie ferrée
- Voie ferrée en projet
- Route nationale ou départementale

plus long de 40 km environ (entre Campagne et Moislains). Trois ponts-canaux permettront le franchissement des autoroutes A 26 et A 29 et surtout de la Somme. Ce dernier, d'une longueur de 1 330 m, sera situé à 26,5 m au-dessus de la rivière. Le rectangle de navigation y sera réduit, ce qui imposera un franchissement en alternance, à vitesse limitée. Un autre passage en alternat est prévu sur la section Compiègne-Creil, pour limiter le nombre de rescindements de la rivière. Des sections réduites sont également prévues dans la traversée de la zone industrielle de Ribécourt; la largeur du canal y sera limitée à 38 m tout en permettant une navigation à double sens. En dehors de ces restrictions, la largeur du chenal de navigation sera de 38 m, pour une profondeur constante de 4,5 m et une largeur de plan d'eau variant de 54 à 61 m.

Le canal a été conçu pour assurer la desserte de la plupart des silos existants et aménager des plates-formes portuaires facilement accessibles. Celles-ci seront au nombre de 4 (Noyon, Nesle, Péronne et Marquion), complétées de 7 quais de transbordement (céréales à Moislains, Noyon, Graincourt-les-Havrincourt, Languevoisin et Cléry, autres vracs à Thourotte et Ribécourt), de 4 escales et d'un port de plaisance. Ces sites portuaires accueilleront également 11 bassins de virement et 6 aires de stationnement de bateaux.

Les emprises du canal, comprenant les surfaces nécessaires à un éventuel doublement des écluses, s'étendent sur 2 450 ha au total, dont 360 ha pour les plates-formes. La topographie implique des passages en grands déblais/remblais (plus de 20 m) sur respectivement 7 860 et 2 640 m, qui donnent une mesure de l'ampleur du chantier. Le nombre d'emplois générés par la réalisation du canal est en effet estimé entre 10 000 et 11 000, dont 4 000 sur le seul chantier. Son exploitation et le développement du trafic fluvial et des zones d'activités associées devraient générer entre 10 000 et 15 000 emplois dix ans après sa mise en service, autour de 25 000 vers 2030 et entre 35 000 et 45 000 à l'horizon 2050. La capacité totale du canal sera de 38 Mio t/an. Les études menées par VNF indiquent que les trafics atteindront 13 à 15 Mio t à l'horizon 2020, dont 250 000 conteneurs, et 20 à 28 Mio t en 2050.

N. S. ■



Doc. VNF

Alain Gest,
président
du Conseil
d'administration
de VNF

«Seine Nord Europe est déjà une réalité»

La construction du canal à grand gabarit Seine Nord Europe, déclarée d'utilité publique et urgente en septembre 2008, est un travail de longue haleine. L'enjeu, pour le maître d'ouvrage Voies navigables de France/VNF, auquel l'Etat a confié la réalisation de cette liaison sous la forme d'un partenariat public-privé, est de pouvoir démarrer les travaux en 2012, pour une entrée en exploitation en 2016. Entretien avec Alain Gest, président de VNF

NPI/Navigation, Ports & Industries - Que comprend réellement le PPP Seine Nord?

Alain Gest - Le périmètre du contrat de partenariat comprend la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et la régénération sur le long terme du canal, de ses équipements connexes et des activités complémentaires proposées par le partenaire privé et qui contribuent à son utilité. Il inclut également la conception et la construction des murs de quai ainsi que la réalisation des terrassements des quatre plates-formes logistiques et industrielles (Cambrai-Marquion, Péronne, Nesle et Noyon). Par contre, la conception et la réalisation des aménagements de viabilisation des terrains, leur commercialisation et l'exploita-

tion portuaire seront conduites dans un cadre juridique spécifique qui associera notamment les collectivités territoriales.

NPI - Où en est le projet aujourd'hui?

A. Gest - Le décret d'utilité publique du canal a été publié le 12 septembre 2008 et l'avis d'appel public à concurrence lancé le 3 avril 2009. Deux candidatures ont été reçues le 15 juin 2009, portées par des groupements ayant pour mandataires *Vinci concessions* et *Bouygues travaux publics*. De son côté, l'établissement a préparé le dossier de consultation des entreprises, sur la base duquel sera conduite la procédure de dialogue compétitif,

en vue d'une signature du contrat de partenariat fin 2011/début 2012.

NPI - Qu'en est-il de son financement?

A. Gest - Le montant du projet est de 4,4 Mld €, financé par l'Etat, les collectivités territoriales, l'Union européenne et le partenaire privé. Un protocole d'intention de financement a été signé le 11 mars 2009 entre l'Etat, VNF et les Régions concernées (Nord/Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France). Il confirme la répartition financière suivante: 900 Mio € Etat, 900 Mio € collectivités, 330 Mio € Union européenne, 2,1 Mld € le partenaire privé. De leur côté, les présidents des Conseils généraux du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de l'Oise et du Val-d'Oise, avec les Conseils régionaux du Nord/Pas-de-Calais et de Picardie, ont indiqué leur intérêt pour participer à la gouvernance et au financement des plates-formes. L'ensemble du dispositif de participation financière devrait aboutir prochainement.

NPI - Le financement européen est-il assuré?

A. Gest - Le 15 décembre 2008, la Commission européenne a confirmé la subvention RTE-T au projet Seine-Escaut, à hauteur de 420,19 Mio € sur la période 2007-2013. Sur ce montant global, 350 Mio € sont destinés

Les diagnostics archéologiques permettent d'ores et déjà d'inscrire Seine Nord Europe sur le terrain.



Photo Nicolas Rigaud/Doc. Compagnie Nationale du Rhône

Les plates-formes portuaires forment un volet important du projet.

aux travaux réalisés sur la partie française de la liaison européenne, dont 333 Mio € pour la construction du canal proprement dit. La réalisation de la liaison européenne Seine-Escaut est conduite dans le cadre d'un partenariat étroit entre la France, la Flandre et la Wallonie à travers un Groupement européen d'intérêt économique (GEIE), qui aura pour objet d'étudier et de proposer les moyens de coordination des différents tronçons. Ce GEIE

est en charge de l'harmonisation de la tarification et de la gestion du trafic sur la section transfrontalière.

NPI - Comment sera définie la gouvernance des plates-formes portuaires?

A. Gest - Un groupe de travail réunissant les collectivités régionales et départementales et VNF a été créé en septembre 2009, sous l'égide du préfet coordonnateur, préfet de Picardie, pour avancer concrètement sur le montage juridique et la gouvernance des plates-formes multimodales. Cette démarche est appuyée par une mission d'Etat menée par Jean-Claude Fonta et Yves Cousquer. Elle a déjà débouché sur un accord de principe quant aux lignes de force de cette gouvernance. Il a également été proposé de mettre en place une mission de préfiguration chargée de faire des propositions de formule juridique et de lancer la pré-commercialisation.

NPI - Comment le projet s'inscrit-il aujourd'hui sur le terrain?

A. Gest - Les opérations d'archéologie préventive ont débuté en septembre 2008. Les opérations foncières ont été engagées en juillet de la même année, après signature d'un accord d'indemnisation avec les professions agricoles. Une réserve foncière de 1 850 ha est d'ores et déjà constituée (sur une emprise totale de 2 450 ha).

Les procédures permettant le démarrage des travaux préparatoires sont maintenant bien avancées. Sont concernés pour l'essentiel le rescindement du canal du Nord à Catigny (Oise) et Havrincourt (Pas-de-Calais), destiné à dégager les emprises nécessaires à la nouvelle liaison, et des travaux d'abaissement de l'autoroute A29, pour permettre son franchissement par un pont-canal

NPI - Quelles sont les prochaines grandes étapes?

A. Gest - Ce sera bien sûr le dialogue compétitif avec les deux candidats au contrat de partenariat, avec un objectif de signature du contrat fin 2011/début 2012 et une mise en eau en 2016. De manière plus visible pour tous, cette année verra l'inscription de la liaison sur le terrain, avec l'achèvement des travaux préparatoires, le lancement des aménagements foncières et le passage des diagnostics aux véritables fouilles. D'une certaine manière, Seine Nord Europe existe déjà. ■



Photo Denis Etickmann/Doc. Inrap

Maîtriser l'eau

Au-delà de la seule navigation, l'utilité d'un canal est multiple. Un constat rappelé fort à propos par la dimension hydraulique complexe de la liaison Seine-Escaut.

Les techniques aujourd'hui employées dans la construction de voies navigables garantissent une utilisation maîtrisée et économe de la ressource en eau. Mais le projet Seine Nord Europe veut aller plus loin en exploitant les capacités d'écoulement du nouveau canal.

UN CANAL ÉCONOME

20 Mio m³ d'eau seront nécessaires au remplissage initial de Seine Nord Europe, prélevés progressivement dans l'Oise durant les mois précédant son achèvement. Un fois le canal en eau cependant, celui-ci sera exploité en quasi-autonomie. Le projet a en effet été conçu de façon à ne pas modifier l'alimentation des canaux existants. Le premier enjeu consiste à limiter au maximum les pertes dues aux fuites. Un objectif relativement facile à atteindre sur le canal lui-même: les techniques actuelles (bétons bitumeux, géomembranes) permettent de diminuer le coefficient d'infiltration de la cuvette à 10-8 m/s. Les points de raccordement des ouvrages nécessiteront davantage de vigilance.

L'autre source importante de consommation d'eau pour un canal résulte des éclusées qui, inmanquablement, amènent l'eau à s'écouler du bief de partage vers les biefs inférieurs. Pour limiter ces écoulements, les 6 écluses dotées d'une chute importante seront équipées de bassins d'épargne, qui devraient permettre de récupérer 60 à 70% du volume du sas à chaque éclusée, par simple gravitation. Les 30% restant seront récupérés dans le bief inférieur, chaque éclusée étant équipée d'une station de pompage. Celle de Montmacq, d'une hauteur de chute de 6,41 m seulement, ne fonctionnera que sur la base de ce dernier principe.

Restent les pertes naturelles par évaporation et infiltration. Au final, le futur canal sera alimenté par un prélèvement de 1 m³/s en moyenne dans l'Oise, réalisé à la hauteur de Montmacq. Un prélèvement variable en fonction des conditions hydrologiques. Ce sont en fait deux bassins réservoirs, situés sur le bief de partage et le bief contigu, qui assureront le lissage de l'alimentation du canal. Ces deux bassins de 14 Mio m³ au total seront remplis en période de

débit normal de l'Oise au rythme de 6 m³/s et restitueront l'eau en période d'étiage. En-dessous d'un débit de 25m³/s, plus aucun prélèvement ne sera réalisé dans la rivière, pour éviter toute perturbation des milieux aquatiques. La réalisation de ces deux bassins permettra aussi de garantir la ligne d'eau du canal, avec un risque d'interruption de la navigation limité à une occurrence tous les 65 ans.

UN CANAL PROTECTEUR

Cette relation avec l'Oise fait du futur canal un exutoire aux eaux de la rivière en cas de crue. Entre Compiègne et Noyon, juste en amont de la confluence de l'Oise et de l'Aisne, le canal sera large et sa capacité d'écoulement permettra d'écarter le pic de crue de l'Oise, avant que le pic de crue de l'Aisne ne prenne le relais. Le positionnement de l'écluse juste à l'amont de Montmacq permet en effet de maximiser les effets positifs du canal, avec la création d'un seuil de déversement en aval. Cela permettra, en cas de crue, de baisser le niveau d'eau de l'Oise jusqu'à 15 km au Nord de Compiègne, d'une hauteur de 20 cm à 1 m. Il en résulterait, pour une crue «type 1995» une réduction des dommages de l'ordre de 14 Mio € et une amélioration notable pour 500 maisons. Le niveau d'eau à l'aval du branchement du canal dans

l'Oise sera en revanche légèrement rehaussé, phénomène compensé par la réalisation d'un bassin d'écarterement au Nord de Compiègne.

D'autres transferts sont envisageables depuis la Somme, mais uniquement en l'absence de crue de l'Oise. Les études de faisabilité sont en cours, financées par le *Syndicat mixte d'aménagement de la Somme/Ameva*.

L'utilité des transferts joue aussi en cas de manque d'eau. «La question est apparue pendant les études d'avant-projet. L'agglomération lilloise, qui envisagerait la construction d'une usine de traitement d'eau potable à proximité du débouché Nord de la liaison, nous a demandé la possibilité de prélever 1 m³/s dans l'Oise pour les transférer vers le Nord de la France par le canal», précise Benoît Deleu, directeur adjoint de la mission Seine Nord Europe à VNF. Les débits disponibles de l'Oise permettront ce prélèvement supplémentaire (compris dans le chiffre cité précédemment) 90% du temps. Pour assurer la jonction, l'eau sera stockée dans les bassins réservoirs dont la capacité a été augmentée de 20% pour ce faire.

L'eau de l'Oise est de bonne qualité et le pompage en continu vers le canal permettra un renouvellement de l'eau de ce dernier. Des mesures seront prises pour éviter les pollutions: fossés pour éviter le ruissellement dans le canal des eaux agricoles, récupération des matières polluantes sur les plates-formes portuaires et équipements de lutte contre les pollutions accidentelles.

N. S. ■

Seine Nord Europe permettra d'atténuer les crues de l'Oise.



Photo Anemarie van Oers

Un chantier archéologique imposant

Les diagnostics et fouilles réalisés le long du tracé du futur canal constituent le plus grand chantier archéologique d'Europe. L'histoire de la région traversée, du néolithique à la Première Guerre mondiale, sera dévoilée grâce aux spécificités du projet, qui nécessite des excavations plus profondes que les travaux publics habituels.

Certains ont déjà commencé à creuser à l'emplacement prévu pour le canal Seine Nord Europe: il s'agit des archéologues de l'*Institut national de recherches archéo-*

logiques préventives/Inrap, qui ont entrepris de ratisser systématiquement les 2 450 ha de l'emprise du futur canal pour déterminer les zones dignes d'intérêt et susceptibles

de faire l'objet de fouilles archéologiques approfondies.

LA PICARDIE EN 10 000 AVANT J.-C.

«Les connaissances des archéologues ainsi que leur expérience de la région leur font prévoir l'existence d'une petite centaine de sites à fouiller», indique Hubert Flandre qui est chargé, au sein de la mission Seine Nord, des préliminaires aux travaux du canal: acquisitions foncières, archéologie préventive, respect des espaces protégés et de la loi sur l'eau. Des résultats intéressants sont attendus car la région traversée est constituée de terres agricoles riches et a connu une occupation humaine continue.

Les sites potentiellement concernées peuvent remonter au paléolithique (10 000 ans avant notre ère) et surtout au néolithique (-3 000 à -6 000 ans) et aux périodes gauloise et romaine. Près de Noyon et de Péronne, le tracé du canal traverse des zones de combat de la Première Guerre mondiale: sept tonnes d'obus et sept corps de soldats y ont déjà été trouvés. La période médiévale est peu concernée, car le canal passe principalement à travers champs. Or au Moyen-âge, l'habitat était déjà situé à son emplacement actuel. Autre intérêt pour les archéologues: les déblais importants générés par la construction du canal, avec des excavations de plus de vingt mètres pour certaines écluses. Ces profondeurs, qui ne sont pas atteintes par les autres types de travaux publics, permettront aux archéologues d'atteindre des couches renfermant des vestiges du paléolithique.

«VNF fait réaliser à l'avance diagnostics et fouilles, plutôt que de les laisser à la charge des constructeurs du canal: nous profitons de la procédure de partenariat public-privé pour travailler en temps masqué», conclut H. Flandre.

E. B. ■

Découverte d'une cave gallo-romaine.



Photo Denis Glickeman/Doc. Inrap

Belgique : nouveau souffle pour la navigation

Pour nourrir la future voie reliant les ports maritimes flamands, les ports intérieurs wallons et l'Île-de-France, des adaptations du réseau belge sont prévues d'ici à 2015. Grâce à des études d'incidence économique largement favorables, les autorités espèrent surmonter certaines résistances locales aux projets de ramification «Seine-Escaut Ouest» et «Seine-Escaut-Est».

Le projet Seine-Escaut, inscrit au réseau transeuropéen de transport/RTE-T, ouvre la voie jusqu'au port maritime de Gand et pourrait se prolonger via le canal de contournement de la ville (le «Ring») pour rejoindre le port néerlandais de Terneuzen, selon les souhaits de la coordinatrice européenne Karla Peijs. Le projet flamand «Seine-Escaut-Ouest» prévoit également une liaison complémentaire vers les ports d'Ostende et de Zeebrugge.

LE TEMPS DE PARCOURS ENTRE LA SEINE ET LA FLANDRE RÉDUIT DE MOITIÉ

Parmi les trois options étudiées, les Pouvoirs publics flamands et le gestionnaire des voies navigables *Waterwegen en Zeekanaal/W&Z* ont finalement retenu celle de l'élargissement du canal de Schipdonk pour permettre le passage de bateaux jusqu'à 4 500 t via le canal de dérivation de la Lys, long de 55 km. Cette liaison, qui resterait soumise à une circulation alternée en dehors de certains tronçons permettant le croisement ou le dépassement des unités fluviales, représente pourtant un potentiel de transfert de la route vers la voie d'eau

de 8 à 10 Mio t/an, selon les estimations de W&Z. Une nouvelle liaison autoroutière prévue à Zeebrugge rendra néanmoins l'accès fluvial au port plus compliqué et nécessitera ainsi l'ouverture d'un nouvel accès via les docks Sud et le canal Baudouin.

L'étude coût-bénéfice réalisée en 2008 table sur une rentabilité d'au moins 4,3 % du projet, à raison d'une croissance des volumes transportés de 2% par an. Le temps de parcours entre la Flandre et la Seine se verra réduit de moitié. Le projet nécessitera un investissement public estimé entre 350 et 500 Mio €. L'étude environnementale commanditée par les Pouvoirs régionaux, publiée en janvier dernier, a cependant débouché sur un avis mitigé qui renforce l'opposition des riverains et des agriculteurs. Soutenus par l'opposition libérale, ces derniers semblent de plus en plus décidés à ne pas céder une seule parcelle de terrain à un projet jugé peu compatible avec la préservation des paysages actuels. La ministre flamande de la Mobilité, Hilde Crevels, doit à l'inverse faire face à l'impatience des ports concernés. Le port de Gand table ainsi sur un doublement en dix ans des volumes transbordés et souhaite se transformer en une plaque

tournante du trafic fluvial entre les ports flamands.

300 MIO € POUR ADAPTER LE RÉSEAU WALLON

La petite partie wallonne du projet présente quant à elle quelques difficultés mineures concernant notamment les permis devant être obtenus conjointement des autorités françaises, flamandes et wallonnes pour l'élargissement de la Lys mitoyenne. Mais le service chargé des voies hydrauliques au sein de la direction générale de la Mobilité se dit confiant quant à un achèvement des travaux en 2013. Reste le défi de la traversée de Tournai, où un pont à valeur historique vient entraver le parcours de la liaison internationale à grand gabarit.

L'adaptation du réseau wallon dans le cadre du projet «Seine-Escaut-Est» vise un élargissement de celui-ci au gabarit de 2 000 t (actuellement 1 350 t) sur toute la «dorsale wallonne» (canal du Centre vers la Basse Sambre, canal Nimy-Blaton) et le doublement de certaines écluses (Obourg, Viesvilles, Gosselies, Marchienne) pour offrir une largeur utile de 12 m et une longueur de 112 m (classe Va). Un budget d'environ 300 Mio € y sera consacré d'ici à 2015. Grâce à un changement d'opérateur, le retard pris en matière de dragage sur le réseau wallon devrait être progressivement rattrapé, à raison de 350 000 m³ évacués par an.

Michaela Findeis ■

Travaux prévus dans le cadre de Seine-Escaut

- 1 Élargissement du canal de Schipdonk
- 2 Élargissement de la Lys mitoyenne
- 3 Adaptation du pont des Trous à Tournai
- 4 Reconstruction des barrages de Kain et Herinnes
- 5 Aménagement du canal de Condé à Hensies

L'élargissement du canal Nimy Blaton 6, la construction de nouvelles écluses à Obourg 7, Viesvilles, Gosselies et Marchienne 8, l'approfondissement de l'écluse d'Auvelais 9 sont prévus dans une seconde étape.



CCI de l'Oise : «*Nous avons raison d'avoir de l'ambition*»

La Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, déjà concessionnaire du port de l'Aube, pourrait être candidate à la gestion de la plate-forme de Noyon. Trois questions à Jacky Lebrun, président de la CCI de l'Oise.



Jacky Lebrun, président de la CCI de l'Oise.

NPI/Navigation, Ports & Industries - Comment accueillez-vous le futur canal Seine Nord Europe ?

Jacky Lebrun - C'est un projet important pour tout le monde. En tant que Chambre de commerce, c'est notre rôle d'être stimulateur du tissu économique de la région. Notre suc-

cès avec l'aéroport de Beauvais nous prouve que nous avons raison d'avoir de l'ambition. Quant au canal Seine Nord Europe, on l'attendait depuis longtemps mais beaucoup n'y croyaient plus. Maintenant le projet est lancé et sa concrétisation attendue pour 2015. Il traversera la Picardie sur 82 km, dont 34 km dans le département de l'Oise. Le projet est très coû-

teux, mais les retombées attendues sont très importantes, puisqu'elles sont estimées à 8 Mld € au total, dont 650 Mio € pour le seul département de l'Oise.

NPI - Serez-vous candidat à la gestion de la plate-forme de Noyon ?

J. Lebrun - La Chambre de commerce et d'industrie gère déjà le port fluvial de Nogent-sur-Oise, à travers une concession expirant en 2030. Nous nous intéressons évidemment aux plates-formes appelées à être mises en place le long du tracé du canal, qui vont représenter 500 emplois. La CCI a également l'intention d'acheter quelques hectares le long du canal pour y établir des bureaux, car s'installer le long de la liaison sera important pour les entreprises. Nous avons par ailleurs l'intention d'y implanter un centre de formation aux métiers qui feront fonctionner le canal, au-delà des seuls métiers de la voie d'eau.

NPI - La CCI aura-t-elle des associés pour cette candidature ?

J. Lebrun - C'est ce que nous avons fait pour l'aéroport de Beauvais, avec une concession que nous avons obtenue pour quinze ans en nous associant à *Veolia*. La CCI seule n'aurait pas eu la concession de cet aéroport. Pour la plate-forme qui sera créée à Noyon et dont la gestion nous intéresse, nous avons eu des réunions avec des acteurs du secteur et des logisticiens. Nous réfléchissons par exemple avec les *Entrepôts de l'Oise* pour bâtir ensemble un projet commun. Nous sommes également preneurs de conseils, que nous demandons par exemple à la CCI de Lille, qui a l'expérience de la gestion de ports. Par ailleurs, la ville de Creil a un projet de port fluvial de plaisance, car les gens du Nord voyagent beaucoup sur les canaux. Ils auront, à leur tour, besoin de nos conseils et de notre expérience.

Propos recueillis par Etienne Berrier ■

Karla Peijs s'inquiète et s'impatiente

Dans son rapport d'activité 2009, la coordinatrice européenne des projets prioritaires de navigation fluviale inscrits au RTE-T se félicite du fait que la partie technique et opérationnelle du projet se déroule conformément au calendrier, mais elle déplore que «*le financement continue à poser problème*». Karla Peijs se dit inquiète que, «*malgré la déclaration d'utilité publique et l'engagement des Régions françaises concernées à prendre en charge le financement, on estime qu'il manque toujours 1,2 Mld €*». Différentes options lui paraissent envisageables, y compris celle d'un «*soutien financier volontaire*» du secteur.

Les modalités de mise en place d'un système de péage devront se décider au sein du comité intergouvernemental franco-belge, mais outre-Quévrain, les autorités sont peu enthousiastes à l'idée d'instaurer un péage qui risque de contrecarrer les efforts de promotion de la voie d'eau. Enfin, K. Peijs n'a pas encore réussi à convaincre la Commission européenne d'étendre la prise en compte du projet au sein du RTE-T pour y inclure le tronçon jusqu'à Terneuzen aux Pays-Bas, ce qui permettrait la mise en place d'un cofinancement européen des travaux. La construction d'une nouvelle écluse maritime à Terneuzen fait actuellement l'objet de tractations entre les autorités flaman-



Karla Peijs, coordinatrice européenne du secteur fluvial.

des et néerlandaises, mais un accord semble à portée de main.

Dans le cadre des appels à projets RTE-T 2010, les études pour la construction de trois écluses sur l'Escaut supérieur (Belgique) seront subventionnées par l'Union européenne à hauteur de 3 Mio € (50 % du budget global). Un autre million sera consacré à l'étude de la navigabilité (classe Va) sur l'Escaut maritime supérieure et le canal de contournement au Sud de Gand. Enfin, les travaux de recalibrage de la Deûle au gabarit de 3 000 t entre Sequedin et Deûlémont seront subventionnés à 10 % par l'UE (1,55 Mio €).

Michaela Findeis ■

Réorganisation dans les granulats

Poussés comme d'autres à davantage intégrer la problématique du développement durable dans des schémas de distribution qui reposent encore majoritairement sur le transport routier, les producteurs de granulats doivent instaurer de nouveaux circuits logistiques. Le canal Seine Nord Europe peut leur offrir une alternative à la route, mais comment se positionnent-ils face à ce futur axe de communication?

Ces producteurs de granulats sont situés dans trois bassins bien distincts: celui de Marquise (à l'Ouest du Nord/Pas-de-Calais), celui de l'Avesnois (à l'extrême Sud-Est du Nord/Pas-de-Calais), et celui du Tournaisis (en Belgique, à proximité de l'agglomération lilloise). Sensibilisés aux problématiques environnementales et pleinement conscients de l'importance des nuisances générées par la distribution de leur production en grande partie grâce aux poids lourds, les carriers souhaitent mettre en place à court et moyen termes de nouveaux plans de transport s'appuyant toujours plus sur le rail et la voie navigable.

Actuellement, le recours au transport fluvial n'est un réflexe que pour les carriers du bassin du Tournaisis situés bord à canal, avec des pré-acheminements compris entre 0,5 et 3 km. Quant aux 9 carrières de roches calcaires de la Région Nord/Pas-de-Calais, aucune n'est située bord à voie d'eau. Les pré-acheminements routiers les plus courts pour atteindre une voie navigable à petit gabarit avoisinent les 15 km et 30 à 60 km pour un gabarit supérieur. Pour autant, de nombreux carriers étudient la mise en place de schémas de transport intégrant la voie fluviale pour desservir des clients idéalement situés bord à quai. Les réflexions sur la voie d'eau correspondent à une volonté de la part des carriers du Nord/Pas-de-Calais de ne pas être dépendants de la seule alternative ferroviaire. Mais le transport fluvial de granulats reste encore aujourd'hui très artisanal. Notons que d'importants efforts ont été entrepris ces dernières années par la profession, soutenue par les carriers, qui s'avèrent bénéfiques. En effet, la voie navigable tend à s'organiser pour devenir une réelle alternative à la route et au rail.

LE CANAL SEINE NORD EUROPE PEUT-IL CHANGER LA DONNEE ?

«Oui» répondent majoritairement les producteurs de granulats, au moins pour une raison commune: le chantier en lui-même représentera un marché non négligeable dont chacun entend

bien profiter. Le «oui» devient plus mitigé pour ce qui concerne l'utilisation du canal à grand gabarit après sa mise en service, variable selon la localisation des producteurs. Les carriers des bassins de Marquise et de l'Avesnois rappellent que le coût des pré-acheminements routiers

plates-formes de transbordement bi-modales fleuve-route ou rail-route, voire tri-modales.

Par ailleurs, il est un point sur lequel l'ensemble des carriers partage le même avis: si le prix du péage du futur canal n'est pas revu à la baisse, alors même les plus enthousiastes maintien-



Photo E. Bernier/Doc. MFI

Sur le marché francilien, le transport représente les 2/3 du prix des granulats. Le futur péage du canal Seine Nord Europe se doit de ne pas alourdir l'équation.

pour atteindre la future liaison annulera très probablement le gain engendré par la massification fluviale pour desservir le Sud de la Picardie et l'Ile-de-France. A cela s'ajoute, selon eux, la difficulté de trouver du fret retour. La mise en service de ce canal à grand gabarit aura probablement de fortes répercussions sur la géographie des flux de roches calcaires. En effet, les industriels situés dans le bassin carrier du Tournaisis montrent un intérêt clairement affiché pour cette liaison, en raison notamment de leur localisation bord à canal. La massification qu'offrira cette nouvelle infrastructure pose néanmoins le problème de la desserte finale. A ce jour, rares sont les clients d'Ile-de-France et de Picardie à pouvoir réceptionner 3 000 t de roches calcaires. Les carriers belges appartenant à des groupes internationaux du BTP ont donc pris les devants en investissant dans le foncier, notamment bord-à-quai, en Ile-de-France, pour y développer des

dront leurs circuits logistiques de distribution actuels. En effet, le coût du transport représente déjà les 2/3 environ du prix du produit vendu sur le marché francilien; il paraît donc inconcevable de voir ce coût renchéri par un péage au tarif estimé par certains carriers comme étant «prohibitif».

Le développement des aires de chalandise dans un souci de développement durable de l'industrie extractive passera probablement, voire quasi-nécessairement, par les modes de transport massifs tels que la voie navigable, accompagnés d'infrastructures logistiques adéquates et bénéficiant d'une localisation optimale par rapport aux attentes des différents acteurs concernés.

Jérôme Verny, associate professor, Rouen Business School,

Marine Roux, consultante, OPAL Conseil

Diversification pour la filière recyclage

Du jouet électronique au four en passant par la télévision, les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) constituent des flux de plus en plus importants qui, massifiés dans des centres de regroupement, pourraient utiliser le canal Seine Nord Europe. Entretien avec Gilles Daenen, expert logistique pour *Eco-systèmes*, actif dans la collecte et le traitement de ces déchets.

NPI/Navigation, Ports & Industries - Avez-vous recours au fluvial pour vos transports ?

Gilles Daenen - Pour l'instant, nous ne faisons pas de fluvial. Notre logistique est à 98% routière, car la filière n'a été créée qu'en 2006 et il a fallu aller vite pour l'organiser. Nous récoltions alors 2,4 kg/an/habitant, contre 6 kg en 2009 pour 300 000 t collectées au total. A travers la France, nous avons environ 12 000 points de collecte, une centaine de centres de regroupement et 80 centres de traitement. Nos flux sont organisés en quatre

premier kilomètre mais dans nos recherches de prestataires logistiques, à coût égal, nous privilégions désormais les voies navigables.

NPI - En quoi le canal Seine Nord Europe devrait changer la donne ?

G. Daenen - Le projet Seine Nord Europe nous permettra de développer notre utilisation du transport fluvial grâce aux possibilités de massification qu'il offre. Dans la région Nord/Pas-de-Calais, nous avons plusieurs centres de traitement bord à voie d'eau.

NPI - Envisagez-vous l'installation de centres de tri sur les plates-formes multimodales de Seine-Nord ?

G. Daenen - Nous ne sommes pas décideurs à ce propos, car *Eco-systèmes* soustrait l'ensemble de ses activités. Mais nos sous-traitants pourraient s'y installer pour profiter des avantages du transport fluvial en entrée comme en sortie. Nous avons essayé, au cours d'une étude menée avec *Ports de Paris*, d'adapter le transport fluvial à nos trafics actuels. Le coût est bien trop élevé, à cause des ruptures de charges. Il faut prendre le problème dans l'autre sens.

NPI - Vos flux se prêtent-ils à la conteneurisation ?

G. Daenen - Certains flux ne peuvent qu'être conteneurisés, car ils doivent arriver intacts en centre de traitement pour être dépollués; c'est le cas des réfrigérateurs et des congélateurs, mais aussi des écrans, dont 20% environ arrivent cassés en centre de traitement. Les écrans à tube, remplacés aujourd'hui par des écrans plats, vont continuer à être collectés en masse. Le petit électroménager peut être transporté en vrac; il l'est actuellement dans des bennes. Le grand électroménager hors froid est très riche en matière et sa dépollution avant broyage ne nécessite pas de moyen industriel lourd. On aboutit à des cubes métalliques, denses, pour lesquels on obtient le plus fort taux d'optimisation avec des flux massifiés. Qu'il s'agisse de conteneurs ou de vrac, le vecteur fluvial qui va approvisionner le centre de traitement pourrait aussi repartir avec les matières premières recyclées. C'est tout l'intérêt de l'affrètement fluvial dans une zone industrielle, riche en fret retour.



Doc. Eco-systèmes

La logistique de la filière DEEE est pour l'instant routière, mais le potentiel de transfert vers la voie d'eau est important.

catégories: les écrans, le petit électroménager, le gros électroménager froid et le gros électroménager non-froid. Nous intervenons en tant que chargeur et avons recours à des sous-traitants à qui nous pourrions imposer le recours au fluvial, car un éco-organisme doit diversifier ses transports et ne peut pas utiliser uniquement la route. La collecte sera toujours réalisée par des camions pour le

Mais il s'agit de voies de petit gabarit. Autre contrainte: nos produits ont des densités de 0,3 à 0,4 t/m³, alors que la voie d'eau est habituée à transporter des granulats et d'autres matières pondéreuses. Mais le monde fluvial peut s'adapter aux logiques industrielles. Avec l'arrivée du nouveau canal et l'intégration du fluvial dans les systèmes logistiques, les choses évolueront dans le bon sens.

Propos recueillis par Etienne Berrier ■

Renault : Seine Nord Europe pour livrer Paris

Renault est un utilisateur historique du transport fluvial, avec ses quatre usines installées le long de la Seine à Sandouville, Cléon, Grand-Couronne et Flins. Ces dernières années cependant, l'entreprise a suivi la tendance générale au report modal vers la route pour le transport de ses véhicules.

Reste l'acheminement entre Flins et Le Havre de véhicules destinés à l'exportation et surtout le transport à destination de Gennevilliers de véhicules produits à Flins ou Sandouville. «*Nous avons depuis longtemps privilégié le transport fluvial. C'était d'autant plus vrai avant la fermeture de l'usine de Boulogne-Billancourt*», explique Frédéric Robert, en charge de l'environnement et de la gestion de la chaîne logistique du constructeur. Plus récemment, Renault a transféré sur la Seine les flux de conteneurs réalisés entre Le Havre et Grand-Couronne, où se situe un centre logistique pour les pièces destinées aux usines. Depuis un an et demi, les boîtes, auparavant transportées par camion, transitent par le terminal de Moulineaux pour être chargées sur la voie d'eau. En 2009, 1 900 EVP ont ainsi été transportés sur le fleuve à l'export et 3 200 à l'import.

Hors de la vallée de la Seine, deux autres sites de Renault sont en bordure de voie navigable: l'usine de Metz, près de la Moselle, et celle de Douai, qui n'est située qu'à 500 m du canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut mais n'utilise pas le transport fluvial. Le site est approvisionné en pièces depuis la France et d'autres pays, via les ports de Belgique et du Nord de l'Hexagone pour les importations maritimes. Les véhicules qui y sont produits sont distribués vers la France, l'Allemagne, l'Angleterre et d'autres pays d'Europe. L'absence du fluvial dans les modes de transport utilisés par cette usine pourrait prendre fin avec l'ouverture de Seine Nord Europe, qui permettrait le transport des véhicules produits à Douai vers Paris et sa région.

VÉHICULES ET CONTENEURS SUR LE FUTUR CANAL

«*Nous regardons le projet de canal avec intérêt*», souligne F. Robert. «*Même s'il est trop tôt pour faire des projets précis, nous pourrions profiter de cette liaison pour les relations entre nos usines de la vallée de la Seine et leurs fournisseurs du Nord de la France, de Belgique*

ou des Pays-Bas, ou encore pour les pièces arrivant par conteneur maritime. A Douai, le fluvial pourrait aussi être utilisé tant en prolongement du transport maritime pour les pièces importées que pour l'exportation de véhicules vers l'Angleterre ou l'Espagne. Une étude a par ailleurs été menée l'an dernier, qui signale un potentiel pour le transport fluvial des véhicules exportés via Dunkerque.

Pour le chargement des véhicules, il manque à l'usine de Douai ce dont les sites de Flins et Sandouville sont pourvus: une rampe d'accès

bre a fortement baissé en 2009 à cause de la crise, qui a rendu les prévisions de chargement des barges plus complexes. L'utilisation d'une barge transportant 200 véhicules est en effet très rentable et écologique... à condition qu'elle soit remplie! «*En parallèle, nous avons bénéficié d'offres de prix compétitives des transporteurs routiers*», reconnaît F. Robert, qui estime cependant que «*les opportunités de transport fluvial sont trop peu exploitées. Elle peuvent le devenir du fait des contraintes environnementales et financières, qui nous amènent*



Photo Antoine La Rocca/Doc. Renault

Le canal Seine Nord Europe verra transiter les véhicules automobiles à destination de l'Île-de-France et du Benelux.

à usage privatif, «*plus facile à réaliser qu'une infrastructure pour la manutention de conteneurs*». Ces derniers pourraient être déchargés sur les plates-formes multimodales de la région, dont l'activité sera confortée par la liaison à grand gabarit.

LE FLUVIAL, UNE NOUVELLE SOLUTION ?

Les bonnes années, Renault transporte jusqu'à 160 000 véhicules par voie fluviale. Leur nom-

bre a fortement baissé en 2009 à cause de la crise, qui a rendu les prévisions de chargement des barges plus complexes. L'utilisation d'une barge transportant 200 véhicules est en effet très rentable et écologique... à condition qu'elle soit remplie! «*En parallèle, nous avons bénéficié d'offres de prix compétitives des transporteurs routiers*», reconnaît F. Robert, qui estime cependant que «*les opportunités de transport fluvial sont trop peu exploitées. Elle peuvent le devenir du fait des contraintes environnementales et financières, qui nous amènent*

E. B. ■

Roquette : Seine-Nord ne se suffit pas à lui-même

Au-delà de la nouvelle liaison à grand gabarit, il faut également développer les accès au réseau pour les industriels des régions concernées. C'est la position de Roquette, qui possède une usine sur la Lys à petit gabarit, une situation qui ne lui permet pas d'utiliser le futur canal de façon optimale.

L'entreprise familiale *Roquette*, spécialisée dans la valorisation en sucre de l'amidon de céréale, possède quatre usines en France, dont deux reliées à la voie d'eau: l'une à Beinheim, sur le Rhin au Nord de Strasbourg, l'autre à Lestrem, sur la Lys non loin de Béthune. «Le transport fluvial y a été remis en route depuis six à sept ans, car la culture du ferroviaire et du fluvial est très présente dans l'entreprise», affirme Christophe de La Sayette, directeur logistique de *Roquette*. «Nous ne transportons que 100 000 à 150 000 t/an sur la Lys à cause du manque de cale. A cet endroit, la rivière est à petit gabarit, ce qui pour beaucoup de destinations ne nous per-

met pas de recourir au transport fluvial à des conditions économiques intéressantes».

de vrac solide (son) et de vracs liquides ou pulvérulents, ou encore de sacs palettisés chargés sur des camions bâchés ou dans des conteneurs maritimes pour ceux destinés à l'export. Les sorties se font principalement par transport routier, le recours au transport fluvial étant limité à 3% environ des 4 Mio t traitées.

«Notre stratégie consiste à transférer une bonne partie des trafics de la route vers des solutions fluviale ou ferroviaire», explique Ch. de La Sayette. «Ce pourrait être le cas, par exemple, pour les conteneurs maritimes qui sont aujourd'hui acheminés vers Dunker-

Bouloonnais pour utiliser les mêmes bateaux et éviter aux bateliers des voyages à vide. Un accord qui a aujourd'hui du mal à se matérialiser, alors que les flux sont a priori compatibles: les granulats utilisent le canal du Nord vers le Sud, les céréales l'utilisent vers le Nord. «Les intentions sont là, la stratégie est là, mais il nous est difficile d'avoir la marchandise disponible au bon moment. Or on n'achète pas nos marchandises en fonction de nos contrats de transport, mais l'inverse», confirme le directeur logistique de *Roquette*.

MIEUX DRAINER LES FLUX

Le site de Lestrem est bien placé dans le bassin desservi par le futur canal Seine Nord Europe, sur lequel *Roquette* pourrait mettre au moins 4 à 500 000 t de marchandises «à condition que le péage ne soit pas trop élevé». Mais la difficulté vient du fait que l'usine n'est pas située sur le grand gabarit. Selon Ch. de La Sayette, deux solutions sont donc envisageables pour rejoindre le canal d'Aire, qui permettra en son temps d'accéder à la nouvelle liaison: «Soit créer ex-nihilo une liaison entre le bassin de Merville (Lys) et le canal d'Aire, solution évaluée par VNF à plus de 200 Mio €, soit déployer des outils de transbordement efficaces à Béthune et organiser un brouettage entre Béthune et Lestrem. Ces solutions devraient être envisagées dans le cadre du projet Seine Nord Europe, car c'est le développement de projets satellites qui permettra de drainer des flux vers le nouveau canal. Les quatre plates-formes multimodales et les usines mouillées le long du canal ne suffiront pas à développer les trafics; il faut aller plus loin». Pour *Roquette*, le canal Seine Nord Europe ne se suffit pas à lui-même: il faut que VNF facilite l'accès, localement, au grand gabarit. **E. B. ■**



Demain, le site *Roquette* de Lestrem pourrait être desservi par le grand gabarit.

que, Zeebrugge, Anvers ou Le Havre sur des châssis routiers. Pour les vracs, le fluvial est idéal: nous l'utilisons déjà pour les sons à destination de la Belgique ou des Pays-Bas. Pour les produits finis, conteneurisés, le fluvial n'est intéressant qu'à condition d'avoir des volumes importants».

DIFFICILE DE MUTUALISER LA CALE

Les matières premières à l'entrée du site sont des céréales (blé, maïs), acheminées principalement par transport ferroviaire, avec un peu de transport routier. En sortie, il s'agit

Pour pallier le manque de cale, *Roquette* a passé un accord avec les *Carrières du*

Engrais : transferts modaux en vue

Le secteur des engrais est concerné à double titre par le futur canal Seine Nord Europe: l'Oise compte en effet une industrie chimique développée; par ailleurs la région agricole traversée par la future liaison à grand gabarit est un important bassin consommateur de fertilisants.

Basé à Ribécourt, près de Compiègne, *Seco fertilisants* utilise d'ores et déjà le transport fluvial pour l'acheminement des matières premières nécessaires à la fabrication des engrais: phosphate, azote et potasse. Les deux premières proviennent d'usines du groupe situées en Belgique: *Prayon* à Liège et *Yara* à Tertre. Au total, un tiers des 350 000 t de matières premières transformées par l'usine arrivent par la voie d'eau, qui réalise une part plus réduite des expéditions (30 à 60 000 t/an).

LA QUESTION DU PÉAGE

Seine Nord Europe permettra au chargeur de passer d'un gabarit de 600 t à 4 400 t. «On en attend une baisse du coût du transport, encore que celle-ci ne soit pas automatique. Tout dépendra du niveau des péages: s'ils sont trop élevés, ils risquent au contraire de plomber l'activité», prévient Frédéric Fructus, président de *Seco fertilisants*. Les coûts de transport sont en effet un paramètre essentiel dans le choix du mode; la voie d'eau étant plus lente que le rail et surtout la route, elle se doit d'être moins chère. «Dans ces conditions, une augmentation de 50% du trafic fluvial est envisageable à terme», poursuit F. Fructus. L'industriel se mobilise en tout cas pour la voie d'eau: il dispose à Ribécourt de son propre quai fluvial, qui sera, le jour venu, connecté au nouveau canal; en conséquence une amélioration des installations de déchargement est prévue. Le quai passera de 30 à 100 m et sera équipé d'une bande transporteuse, pour améliorer les procédures de chargement/déchargement.

Pour les importateurs aussi, le canal à grand gabarit peut constituer une formidable opportunité. *Invivo* y voit ainsi la possibilité de distribuer des produits du Nord vers le Sud. La zone d'influence du canal représente en effet 25% du marché français des engrais. Il s'agit d'une région desservie depuis le Benelux tout proche, qui concentre de nombreux sites de

production. La localisation de ces derniers n'est pas le fruit du hasard: ils tirent avantage de leur proximité avec les ports de mer et sont très bien irrigués par le réseau européen des canaux, qui leur permet d'alimenter les marchés belge, néerlandais et allemand.

donnera aussi accès à des ports maritimes qui disposent toujours de stocks importants de marchandises, pour des marchés (l'Est, la Seine-et-Marne, l'Aube) situés à équidistance entre Rouen et Gand, même si le port normand «n'a pas beaucoup à perdre», selon D. Villette.

Selon VNF, les engrais, qui représentent aujourd'hui 260 000 t de marchandises transportées sur le canal du Nord, pèseraient 600 000 t en 2020, soit une part de marché du fluvial de 15%, contre 6% à l'heure actuelle.



Photo Ammerlae van Oers

Au Benelux, la filière des engrais utilise le transport fluvial de manière habituelle.

«Les flux ne devraient pas être grandement modifiés par l'arrivée de Seine Nord Europe, mais on peut attendre du canal un transfert important de la route sur la voie d'eau, d'autant que les industriels concernés ont déjà une longue expérience de l'utilisation du fluvial», analyse Dominique Villette, responsable du département fertilisants d'*Invivo*. Seine Nord Europe

DES SYNERGIES POUR BAISSER LES COÛTS FIXES DU FLUVIAL

Invivo, dont l'activité fertilisants a porté sur près de 1,3 Mio t en 2009, est peu présent dans ce secteur du Nord de la France. Mais le groupe compte bien profiter des mutualisations nécessaires à venir entre les activités engrais et céréales. Si la voie d'eau a bien sûr un intérêt

en termes d'écologie et de coût du transport stricto sensu, elle souffre en effet de la rupture de charge supplémentaire qu'elle induit. *«Pour compenser ces inconvénients, les distributeurs devront nécessairement réorganiser leur chaîne logistique, chose qu'ils font déjà tous les jours en fonction du type de produit et du récepteur. La solution viendra d'une mutualisation des coûts. Celle-ci est déjà une réalité dans les céréales, elle peut se faire dans les engrais»,* énonce D. Villette. L'idée est de développer des sites mixtes céréales/engrais, pour répartir les charges fixes entre les deux produits, dont les saisons sont en partie complémentaires, et optimiser les rotations des barges.

Un problème risque cependant de se poser à l'ouverture de la future liaison: celui du manque de cale. *K+S Nitrogen*, fournisseur d'engrais azotés principalement en provenance

de Belgique et d'Allemagne, est d'ores et déjà confronté à ce phénomène. L'industriel a recours à la voie d'eau - notamment le canal du Nord - pour 26% de ses transports et compte bien augmenter cette part modale. Les plates-formes de Marquion et de Noyon l'intéressent, cette dernière lui permettant de desservir jusqu'à l'Eure-et-Loire. *«Tout le monde commence à prendre conscience, à travers l'ouverture de Seine Nord Europe et dans l'environnement actuel, de l'intérêt du transport fluvial. Les acteurs du secteur y passeront tôt ou tard, à condition que le gouvernement favorise la construction de bateaux et la formation de jeunes marinières, car il y a une certaine pénurie de cale»,* explique Jean-Marie Bouet-Sauveterre, responsable logistique.

N. S. et E. B. ■



Photo Annemarie van Oers

La future plate-forme de Marquion (ici le silo actuel, sur le petit gabarit) devrait permettre aux fabricants d'améliorer leur desserte du marché.

Senalia se positionne à Nesle

«Le canal Seine Nord Europe va changer la logistique de l'hinterland de Rouen, mais plus largement aussi celle de la Normandie, de la Picardie, et de Champa-

gne-Ardenne», soulignait André Laude, directeur général de Senalia lors de l'assemblée générale du groupe début janvier à Paris. Cette déclaration de celui qui est aussi pré-

sident du Conseil de développement du GPM de Rouen souligne bien la véritable révolution culturelle des milieux portuaires rouennais à l'égard de la future infrastructure fluviale à grand gabarit.

«Nos coopératives adhérentes s'intéressent à notre projet de plate-forme multimodale pour les céréales, les engrais aussi. Les vracs pondéreux sont prêts à profiter d'un effet d'aubaine, les betteraviers également pour leurs pulpes déshydratées.

Nous avons choisi Nesle/Languevoisin pour sa position géographique équidistante de Rouen et d'Anvers car en logistique, la géographie est importante. A nous d'organiser ensuite une logistique compétitive entre Rouen et cette plate-forme pour attirer les céréales vers Rouen, faciliter les débouchés aux importations d'engrais et l'approvisionnement de nos adhérents, conjuguer aussi cette logistique fluviale avec celle des granulats et du sel de déneigement et nous montrer meilleurs à Rouen qu'à Gand pour les exportations de pulpe de betterave», expliquait le directeur de Senalia.

Robert Querret ■

Le site Senalia au port de Rouen.

