

INFRASTRUCTURES

CANAL SEINE-NORD : ON N'A JAMAIS ÉTÉ SI PRÈS

À Longueil-Sainte-Marie, la plateforme multimodale n'attend plus que le canal Seine-Nord Europe pour voir son activité se développer des deux côtés du fleuve.

Des montagnes de conteneurs en provenance d'Asie ou des Émirats Arabes Unis. En visite hier matin sur la plateforme multimodale de Longueil-Sainte-Marie (Oise), Gérard Darmannin, vice-président du conseil régional chargé des transports, a pu s'en convaincre. Ici, le canal Seine-Nord-Europe est déjà quasiment une réalité. Deux ans après son ouverture, la plateforme implantée le long de l'Oise, tout près de l'autoroute A1 et de Compiègne, a déjà accueilli en 2016 1 500 conteneurs acheminés par péniches. Ainsi que 75 000 tonnes de granulats pour le marché de la construction.

« Ne reste plus qu'à sortir du cul-de-sac », constate Alain O'jeanson, directeur de la société des Terminaux de Seine, qui exploite la partie conteneurs du port fluvial. Connectée pour le moment aux seuls ports de la vallée de la Seine (Paris, Le Havre et Rouen), la plateforme fluviale de l'Oise connaît un début de croissance très encourageant. Les résultats seront encore bien meilleurs quand le petit port de l'Oise sera également relié aux grandes plateformes de l'Europe du Nord... C'est-à-dire une fois que l'Oise aura rejoint le canal de l'Escaut, grâce aux 107 kilomètres du canal Seine-Nord Europe à grand gabarit.

Les Terminaux de la Seine n'ont pas attendu le début du chantier pour y croire. La société vient d'investir 500 000 euros dans un Reach-Stacker, un énorme charriot-élévateur pour conteneurs. De son côté, la Cemex, spécialisée dans les granulats pour le BTP, a engagé 2 millions d'euros dans une centrale-béton directement sur site.

« Après le tour pour la route, on redécouvre les avantages du fluvial »

Alain O'jeanson

« Aujourd'hui les bateaux arrivent au Havre avec 15 à 20 000 conteneurs : 80 % repartent vers leur lieu d'acheminement par la route », explique Alain O'jeanson. Et à l'heure de l'accentuation des échanges au niveau mondial, « tous les grands ports ont besoin de réseaux, via leur fleuve, pour se développer. Comme le



Les élus de l'agglomération de Compiègne en compagnie de Gérard Darmannin.

« Le Premier ministre a signé le décret pour la création de la société de projet qui réalisera le canal. La publication au Journal officiel doit intervenir dans les tout prochains jours. Et l'État a rendu un arbitrage favorable pour le financement de sa part à hauteur de 1,024 milliard. Il ne peut plus rien arriver au canal Seine-Nord-Europe », a estimé Gérard Darmannin.

DARMANNIN : « IL NE PEUT PLUS RIEN ARRIVER AU CANAL »

Compiègne, Amiens, Arras et Cambrai sont désormais candidates pour accueillir le siège de la société de projet.

pour la route, on redécouvre les avantages du fluvial. » En outre, la voie d'eau vers des plateformes logistiques, telles que plates-formes de stockage, telles que pré-

vues dans le projet Seine-Nord Europe, reviendrait « moins cher pour les logisticiens. »

Initiateur de la plateforme de Lon-

« Mais c'est la société qui choisira elle-même son lieu », précise le conseiller régional. Avant cela, la société devra valenciennois Jean-Louis Borloo, ex-ministre de l'Écologie. Acté en novembre 2016, le financement des collectivités (avec une participation augmentée de la Région), avait allumé un feu vert supplémentaire pour un début des travaux espéré dans le courant du premier semestre 2017. ■

gueil (construite indépendamment du projet de canal), l'Agglomération de la région de Compiègne rêve désormais d'une connexion avec le réseau ferré de 2,5 kilomètres. En justifiant des transports « économiquement viables » vers l'Allemagne et la vallée du Rhône. Longueil deviendrait ainsi la première plateforme du canal combinant les trois modes d'accès, eau, route et rail. Après études de faisabilité, reste à traverser 10 à 15 millions d'euros pour faire entrer et manoeuvrer des trains de 700 mètres de long dans la plateforme. ■ PASCAL WIRREAU