

**Picardie**

# LA GAZETTE

du 22 au  
28 novembre  
2013

58<sup>e</sup> année  
Prix : 1,15€

CPPAP n° 0515 I 79612 - ISSN 2111-336X

## La filière portuaire en pleine expansion



## La filière portuaire en Picardie en pleine expansion

La région est accessible aux ports maritimes par la voie navigable. Depuis deux siècles, la généralisation des canaux a profondément transformé les techniques de la navigation en France. La Picardie ne fait pas exception. Avec ses huit canaux répartis sur plus de 600 km dans les trois départements et ses 150 écluses le canal du Nord est le canal le plus important.

Avec ses 95 km et ses 19 écluses, le canal du Nord fait la jonction en reliant la vallée de l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut. Il possède deux biefs de partage alimentés par pompage depuis l'Oise et l'Aisne, et reçoit également les excédents de la Somme. Imaginé 20 ans après le plan Freycinet pour

### Languoisin, premier port céréalier du Nord de la France

Le port de Languoisin a des projets très importants pour son développement lié au Canal Seine Nord Europe.

La coopérative Noriap peut stocker 100 000 tonnes de céréales et possède tous les outils pour utiliser les grains et fabriquer des lots. Elle stocke aussi un peu d'engrais. Les adhérents de la coopérative sont des agriculteurs moissonniers proches du site, et venant aussi de toute la Picardie. Cela constitue des lots répondant au cahier des charges des industriels de l'agroalimentaire situés dans le Nord et au Bénélux. Ce sont des meuniers, des amidonniers, des malteries, des fabricants d'aliments pour le bétail qui sont livrés par péniche. Les silos hébergent du blé, du maïs, qui après séchage va dans les amidonneries et de l'orge brassée destinée à la fabrication de la bière. Des péniches livrent en région parisienne.

Tout est livré par lots, soit le chargement de 150 000 tonnes, environ 600 tonnes par péniche. Jacques de Villeneuve, président délégué de Noriap, explique : « La voie d'eau petit gabarit qu'est le canal du Nord n'est pas compétitive. Si on veut diminuer le trafic des camions, il faut un canal à grand gabarit avec des péniches transportant minimum trois fois plus de matériaux, car il n'y a pas que les céréales. Le conteneur peut tout renfermer, et cela permet de diviser les coûts unitaires. On ne peut pas créer de grands flux logistiques si on garde les infrastructures des années 50. Le réseau Nord à grand gabarit existe déjà avec l'axe Le Havre/Paris et sa jonction vers Compiègne. Il manque



(à g.) Jean-Marie Lefèvre responsable du silo et Jacques de Villeneuve, président délégué de Noriap.

106km pour le raccorder jusqu'à Marquion. C'est ça qui permettra de prendre du trafic à la route. » Le site de Languoisin, déjà premier au niveau du trafic de céréales est en train de construire un nouveau séchoir et a des projets très importants avec d'autres coopératives pour mutualiser les moyens en vue du canal SNE. Celles-ci font partie d'EuroSeine et veulent investir dans ce port qui est à égale distance d'Anvers et de Rouen. Jacques de Villeneuve, président du conseil de surveillance de cette structure travaille sur son agrandissement et l'ouverture d'une plate-forme pour d'autres matériaux, comme les engrais qui arrivent de Gand, Anvers, Rouen, le sel de déneigement, et aussi les granulats difficiles à livrer en région parisienne. Languoisin bénéficiera de la trimodalité. Jacques de Villeneuve est optimiste et œuvre pour être au rendez-vous du chantier du canal SNE et bien sûr à celui de son trafic.

promouvoir un gabarit de navigation supérieur au canal de Saint-Quentin, sa construction, amorcée en 1913, a été interrompue par les deux guerres mondiales et les difficultés économiques de l'entre-deux-guerres. Il a été finalement ouvert à la navigation en 1965. La profondeur a été accrue et a permis d'augmenter la hauteur des bateaux, c'est-à-dire leur tonnage; d'une façon générale, elle a doublé. Les écluses ont été standardisées par la loi Freycinet de 1879, longues de 40 m et larges de 5,20 m. Ce gabarit universel est toujours d'actualité, sauf sur le canal du Nord. Il faut se rappeler que la batellerie qui transportait le charbon du Nord à Paris était la plus importante que notre pays ait jamais connue au XIX<sup>e</sup> siècle.

Le réseau fluvial de la Picardie avec les ports est composé de cinq grandes zones : l'Oise canalisée sur 99 km, le canal Seine Nord Europe qui reliera les deux réseaux au grand gabarit : Nord Europe et Seine sur 106 km, dont 85 km en Picardie, la liaison Dunkerque - Escaut et Deule sur 252 km, une multitude de gabarits donnant accès aux ports Belges et bien sûr la Seine sur 374 km. Actuellement, la desserte fluviale de la Picardie vers le Nord est contrainte par le gabarit du Canal du Nord pour des convois maximum de 800 tonnes tandis que le Canal de Saint-Quentin reste un gabarit Freycinet. La seule zone accessible au grand gabarit est le secteur de l'Oise en aval de Compiègne vers le bassin de la Seine et donc vers les ports de Rouen et Le Havre. Sur les 30 ports de chargement et déchargement de Picardie, le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie inauguré le 8 novembre est le plus important en pouvant accueillir des millions de tonnes de matériaux divers et variés livrés en conteneurs.

#### L'avenir du SNE

La région génère un trafic international de plus de 20 millions de tonnes par an. Avec un réseau où le grand gabarit reste limité, ce niveau de trafic est plutôt élevé, 65% est com-

posé de granulats liés à la présence de nombreuses carrières. Le trafic des céréales représente 23%. Les déchargements en Picardie, venant du port d'Anvers, représente 45,5%. Il faut savoir qu'un seul convoi poussé de 1 000 tonnes équivaut à 40 camions de 25 tonnes de charge utile. 1 000 bateliers évoluent chaque année sur les voies d'eau picardes.

Des barrages sont en voie d'automatisation sur l'Aisne et l'Oise pour des investissements de 270 M€ sous forme d'un PPP avec Vinci et des PME locales. Alain Gest, président de VNF a répondu aux questions de *Picardie La Gazette*, concernant le trafic, les limites du canal du Nord et l'avenir du SNE : « Le trafic sur ce canal ne peut augmenter en raison de son dimensionnement. Cette problématique a généré l'idée de construire un canal à grand gabarit sur lequel vogueront des porte conteneurs capables d'écouler beaucoup de marchandises, entre autres des voitures. Depuis début 2013, et sur les six premiers mois, le trafic en France a progressé de 8% et l'évolution va passer à deux chiffres. Il y a beaucoup moins de vrac. Le rapport Pouvros sera



Une péniche en attente du passage de l'écluse d'Épénancourt.

remis au gouvernement mi-novembre ; le coût sera assez proche de ce que j'ai toujours dit. De 4,3 Mds€ en 2009, la revalorisation pour début 2014 est estimée à 4,8Mds€. Le financement sera le suivant : 2Mds de l'Europe, 850M€ des collectivités locales et 900M€ de l'Etat. Le reste est à trouver, mais sans PPP, ce qui est peut-être dommage car c'était la solution pour boucler le budget. » VNF a payé l'indemnisation aux deux entreprises qui avaient été retenues. Reste à attendre la décision prise en haut lieu à la fin de l'année, et les contributeurs du projet semblent raisonnablement optimistes.

Françoise Lefort

### VOTRE NOUVEAU DISTRIBUTEUR A AMIENS

Expert Print

Distributeur agréé SHARP

- Expert Print vous propose un service de location, vente et maintenance de systèmes d'impression multi-fonctions.
- Ce nouveau service est complémentaire à la dématérialisation et l'archivage de documents, organisés et distribués par Expert RH.

Consultez-nous pour la reprise de votre parc en maintenance.

Contactez-nous au 03 22 46 80 57

Expert Print - 500, avenue du 14 juillet 1789 - 80000 AMIENS

