



Réunion du Conseil d'Administration,
31 mai 2007

CANAL SEINE-NORD EUROPE : point de vue de l'AUT

1 – Les atouts du projet

Maillon central de la liaison européenne Seine-Escaut, le canal à grand gabarit (54 mètres) Seine-Nord Europe devrait joindre sur 106 km l'Oise (à Compiègne) au canal Dunkerque-Escaut (près de Cambrai). C'est un projet aux enjeux nationaux et européens qui s'inscrit dans une perspective de développement durable.

Rappelons que le transport fluvial de marchandises est le mode le plus respectueux de l'environnement :

- une consommation énergétique 4 fois moindre que la route, et des rejets de gaz à effet de serre (CO₂) réduits dans une proportion analogue ;
- une consommation énergétique deux fois moindre que le fer ;
- une pollution sonore très faible par rapport au rail et à la route.

D'où l'intérêt d'offrir une solution alternative à la route par un report du trafic de marchandises sur le mode de transport "propre" qu'est le fluvial.

Sous l'angle économique, le canal Seine-Nord Europe contribuerait :

- au développement du réseau fluvial français, en le connectant au réseau à grand gabarit européen ;
- à la réduction des coûts logistiques et à l'accroissement de la compétitivité des entreprises ;
- à l'amélioration de l'efficacité des échanges entre les ports maritimes et les grandes agglomérations ;
- au renforcement de l'attractivité des territoires irrigués par la liaison, à commencer par l'Ile-de-France dans le contexte européen.

En particulier, le canal Seine-Nord Europe permettrait :

- un cheminement beaucoup plus direct des marchandises entre l'Ile-de-France et le nord de l'Europe que celui par la Seine, le port du Havre et la Manche ;
- d'importants reports modaux pour les filières automobile (ex : PSA de Poissy avec un port pratiquement inutilisé), les colis lourds, les déchets ;
- une approche nouvelle de la logistique (flux de transports combinés pour plusieurs entreprises) avec une forte augmentation à prévoir des volumes transportés et une massification des flux à destination des centres de distribution.

2 – Les conditions du succès

Mais il est évident qu'une telle infrastructure nouvelle ne pourra se réaliser que dans le cadre d'une politique globale des transports, politique qui devra être en phase avec les engagements de notre pays et de l'Europe sur le respect de l'environnement : protocole de Kyoto, facteur 4... Cela implique :

- des incitations fortes pour favoriser une intermodalité véritable avec rattachement de l'infrastructure au réseau ferroviaire sur les plateformes logistiques prévues,
- la prise en compte pour la route des coûts d'infrastructures nouvelles et externes, la mise en œuvre volontariste de la directive Eurovignette, une éco-redevance sur le trafic routier de marchandises prenant en compte les coûts réels,
- la rediscussion des projets routiers entrant en concurrence avec celui-ci (liaison Rocroi – Belgique par le prolongement de la A 34, Amiens-Lille–Belgique : A 24).
- un péage sur le canal non pénalisant par rapport aux péages routiers.

Ces conditions ne doivent pas être présentées comme des freins, voire des obstacles, au projet. Elles doivent servir au contraire à enrichir le débat : soutenir le canal Seine-Nord en prenant en compte toutes ces considérations, c'est aussi inciter à une remise à plat de la politique des marchandises.

Il va de soi que toutes garanties doivent être données pour l'alimentation en eau du canal en toutes saisons (ce qu'affirment les études actuelles), et pour l'aménagement concomitant des "plateformes portuaires multimodales à vocation industrielle et logistique" et de silos céréaliers, qui accompagnent le projet et renforceront son attrait.

3 – Un concurrent du rail ?

Dans une vision à court terme où l'on accepte comme un fait acquis la prépondérance du transport routier et même son renforcement par de nouvelles infrastructures, la voie d'eau et le rail peuvent apparaître comme concurrents, dans la mesure où ils se partagent les miettes du pauvre. Dans la vision à long terme qui doit être la nôtre, et dans la perspective du développement durable, le transport routier de marchandises doit obligatoirement décroître au profit de l'ensemble des modes "écologiques".

Observations complémentaires :

- En dépit de multiples tentatives de réorganisation, le fret ferroviaire est en dramatique perte de vitesse en France. Il ne faut certes pas baisser les bras, mais pas non plus s'obstiner à vouloir mettre tous ses œufs dans le même panier, quand celui-ci ne fait pas l'affaire.

- Dire que l'argent dépensé pour le fluvial est autant de perdu pour le rail relève d'un raisonnement arithmétique décalé de la réalité politique et économique. "Ce n'est pas le même argent", pourrait-on dire schématiquement. Cela signifie qu'un projet a d'autant plus de chances de se réaliser qu'il y a des forces qui y sont intéressées : elles trouvent alors les ressources nécessaires. Si de l'autre côté la motivation fait défaut, l'argent ne viendra pas, même en étouffant la "concurrence".

- Si le prix à payer pour le canal est important, il ne faut pas non plus sous-estimer les dépenses à prévoir pour réduire les nuisances apportées par une solution qui serait cent pour cent ferroviaire (bruit essentiellement).

L'AUT refuse de se figer dans une attitude de petits comptables. Son attitude à elle a toujours été d'encourager les projets intelligents et qui sont bien dans leur peau – cela semble être le cas pour Seine-Nord -, mais aussi de défendre les projets intelligents et qui sont mal dans leur peau – cela semble être le cas pour le fret ferroviaire. Opposer au contraire les uns aux autres, c'est courir le risque de ne faire avancer ni l'un ni l'autre.

4 – Un projet surdimensionné ?

L'AUT se refuse à émettre un jugement péremptoire sur ce point, car là aussi on ne doit pas raisonner à court terme. Chacun sait que les choses changent très vite et qu'il est impossible de prévoir de quelle nature et en quelle quantité seront les besoins dans un demi-siècle, compte tenu à la fois des évolutions économiques et des mesures environnementales qu'on sera obligé de prendre. Dans ces conditions, voir trop grand serait au pire une erreur, mais voir pas assez grand une faute...

Affirmer que le projet est surdimensionné pour la demande future, c'est risquer de faire les mêmes erreurs d'appréciation qu'un certain président affirmant, il y a quarante ans, que le RER A serait vide de voyageurs. D'autres affirmaient, quelques années plus tard, que le TGV était une folie qui se ferait au détriment du renforcement des liaisons régionales, niant ainsi qu'on était capables de faire l'un et l'autre.

Cela n'empêche évidemment pas de continuer à affiner les calculs et les simulations, en prenant en considération différents gabarits possibles (4400 tonnes pour le projet actuel, 3000 tonnes pour un gabarit réduit), si on juge que cela n'a été fait avec suffisamment de sérieux (ce que nous ne sommes pas en mesure d'affirmer).

En conclusion, l'AUT a une attitude ouverte : elle n'a pas a priori défavorable au principe d'un canal à grand gabarit. Elle prend acte du soutien qui lui est apporté dans l'avant-projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, ce qui n'empêche pas ce dernier d'affirmer une ambition très forte en matière de développement du réseau ferré tant voyageurs que marchandises. Elle est consciente à la fois des atouts du projet, des coûts et de la complexité de sa réalisation. Elle demande qu'on continue à avancer dans ce sens, tout en poussant à fond les études d'impact sur l'environnement, en approfondissant d'autres solutions si on estime que ce n'a pas été suffisamment le cas, et en maintenant ouvert le débat sur la mobilisation de l'ensemble des alternatives aux gaspillages et nuisances de toutes sortes engendrés par la répartition modale actuelle dans le transport des marchandises.

Texte adopté par le C.A. du 31/05/2007 : 9 pour, 5 abstentions, 1 contre.