

# Congrès d'Arras du 4 au 6-12-09

## Contribution

**Chapitre 5-3 Transports** : avis sur le projet sur Seine-Nord (21-10-2009)

Modem Aisne

Antoine Bourgeois : animateur 3ème circonscription Aisne

*Le canal **Seine-Nord** pourrait être perçu comme étant un projet régional, or c'est avant tout un projet européen !*

*Sous un angle régional, ce projet est critiquable : il y aura probablement peu de retombée économique pour la Picardie elle-même. La voie risque d'être une simple voie de transit entre Belgique/Nord et Paris/Le Havre. Seule la phase travaux, qui n'est cependant pas négligeable, pourrait réellement générer de l'emploi, mais pendant un temps limité.*

*Sous un angle écologique, ce projet est critiquable : une voie fluviale est moins « écolo » que certains veulent bien le dire (envasement des voies et surtout des ouvrages faisant barrages, difficultés de dépôt ou retraitement des éléments issus des curages, problèmes fréquents de respect de la faune et de la flore aquatiques, problèmes de gestion des quantités d'eau prélevées, flotte de bateaux fonctionnant exclusivement sous énergie fossile). Cependant, malgré ses faiblesses, la voie navigable peut représenter un vaste réseau de délestage de marchandises lourdes et dangereuses, voire de conteneurs si la flotte est adaptée, et ce, à l'échelon européen.*

*Sous un angle national, il est indispensable de bien analyser la singularité française en regard de la situation de nos voisins. La France possède des « bouts de voies navigables » non interconnectées entre elles : la Seine à l'ouest, les canaux à grand gabarit au Nord, la Moselle et le Rhin dans l'est, la liaison Soane/Rhone vers le Sud ! Pour la Seine par exemple, la plupart des bateaux y navigant sont « captifs » de cette voie et ne peuvent faire que des aller-retours entre la région francilienne et le Havre : pas question d'aller en Belgique, ni en Hollande, ni en Allemagne ! Dans ces conditions, ces voies « cul de sac » sont sous-exploitées et se pose donc la question de la « rentabilité » de ces voies existantes dans un pays qui doit tenter de maîtriser ses dépenses. Les « chaînons manquants » des voies françaises sont en fait une véritable gabegie. Pour rappel, au début de l'aire Mitterrand, les Verts avaient mis dans la balance pour leur participation au gouvernement d'union de la gauche : l'arrêt du surgénérat SuperPhenix et l'abandon du projet « Rhin-Rhone » sensé être le 1er « chaînon manquant » entre Est et Sud !*

*Sous un angle européen, et c'est ce qui est véritablement en discussion aujourd'hui: y aura t-il apparition ou pas du 1er « chaînon manquant » (entre Nord et Paris/ouest) avec la concrétisation du projet Seine-Nord ? Car au total, il y aurait tout de même 3 « chaînons manquants » à réaliser pour que les voies navigables françaises puissent devenir « rentables » et s'inscrivent réellement dans le réseau navigable européen.*

*On pourrait aussi associer à cette réflexion le développement des « fluviaux maritimes », ces bateaux capables d'aller en mer (Manche, Méditerranée, etc.) pour ensuite remonter dans les terres via les voies à grand gabarit, et donc, sans aucune rupture de charges. Il est important de ne pas oublier qu'à l'heure de la mondialisation (voulue ou forcée !), l'essentiel du transport de marchandise se fait par bateaux, mais .... en mer ! Permettre qu'à l'échelle européenne, certains bateaux puissent être « mixtes » en navigant sur mer et sur terre (!) est donc loin d'être un non-sens.*

*En conclusion, on pourrait dire que Seine-Nord reste contestable au plan régional et au plan écologique. En revanche, ce projet pourrait s'avérer indispensable aux plans national et européen.*