



## CONTRIBUTION DU CRTE ILE DE FRANCE A LA CONTRIBUTION FGTE SUR LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

Le projet de canal à grand gabarit (4400 tonnes) permettra de connecter l'Oise à l'Escaut et reliera en 2012 le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord, et au-delà jusqu'à la mer Noire.

On rappellera tout d'abord, que le transport routier est le 1<sup>er</sup> émetteur de gaz à effet de serre, dont près de la moitié est imputable au transport de marchandises. En conséquence, la FGTE-CFDT considère dans le cadre d'une politique de développement durable et de complémentarité des transports répondant aux besoins sociaux et environnementaux, que le développement de la voie d'eau, conjugué au transport du fret par voie ferrée, a toujours été une alternative prioritaire pour réduire significativement les rejets de CO<sub>2</sub>. Ce projet d'infrastructure fluviale s'inscrit pleinement dans ces orientations par un rééquilibrage des modes de transport, tout en alliant transport de masse et avantage énergétique.

### **Une opportunité pour un véritable rééquilibrage entre modes de transports**

Le plan de déplacement de Paris prévoit une hausse de 40% du tonnage de marchandises pour 2013, or aujourd'hui 90% de ces marchandises sont transportées par la route, 8% par la voie d'eau et 2% par le fer. Les contraintes liées à la saturation des infrastructures routières et la pression sans cesse croissante sur les coûts de l'énergie et sur les nuisances environnementales plaident d'autant en faveur de ce projet. La massification des transports via la voie d'eau - à condition que quelques aménagements de l'Oise pour le grand gabarit soient réalisés rapidement - permettra un premier rééquilibrage entre les différents modes de transports et répondra à une demande prioritaire du Schéma Directeur de l'Ile de France (SDRIF) pour la construction de 60 000 logements nouveaux par an, pour le transports des matériaux de construction en provenance de la Belgique et de l'Europe du Nord.

D'autant que le port autonome de Paris, deuxième port intérieur d'Europe avec 22 millions de tonnes transportés en 2006, dispose de 20 ports urbains dans Paris intra-muros pouvant permettre une meilleure organisation logistique du trafic par une spécialisation (Ciment, matériaux de construction, déchets, distribution, verre recyclable, etc.) et ainsi permettre l'approvisionnement de la capitale par des transports massifiés. D'autre part, le terminal de Gennevilliers

Comité Régional Transports & Equipement Ile de France CFDT – FGTE

7, rue Euryale Dehaynin 75935 Paris cedex 19. Tel : 01 42 03 88 54

E.mail : [crte.cfdt.idf@wanadoo.fr](mailto:crte.cfdt.idf@wanadoo.fr) Site Internet : <http://cfdt.crte.idf.free.fr>

devrait être agrandi de 13 ha d'ici à 2010 pour permettre de doubler sa capacité.

Actuellement, les grands gabarits provenant des ports de l'Europe du Nord, tels Anvers et Rotterdam, doivent faire un détour par le Havre, pour atteindre le Bassin parisien. Ou bien subir une « rupture de charge » en scindant leur contenu. De plus, le transport routier sur l'axe Amsterdam – Paris est quasiment saturé. Ce nouveau canal permettra de diminuer d'autant la pression du trafic routier de fret en Ile de France.

### **Développer le fer en complémentarité de la voie d'eau**

Actuellement le port du Havre qui concentre actuellement plus de 60% du trafic conteneurisé français va augmenter considérablement son trafic avec notamment, le dimensionnement de la future écluse fluviale avant l'été prochain. Cette réalisation permettra également aux bateaux venant de Paris d'atteindre directement le nouveau terminal maritime porte-conteneurs « Port 2000 » du Havre.

En complémentarité à la création de ce nouveau canal, la FGTE-CFDT demande donc une mise en œuvre rapide du projet de rocade ferroviaire ou « corridor fret » Le HAVRE – AMIENS – REIMS, afin de favoriser une desserte optimum de l'interland de « port 2000 » et irriguer les plateformes logistiques envisagées le long du canal à grand gabarit.

La réalisation rapide d'ici 2012, de ce « Corridor fret » est une nécessité pour absorber cette augmentation de trafic et créer une véritable solution alternative à la route déjà saturée et aboutir à une complémentarité des modes de transport, dans une logique de développement durable, au meilleur coût écologique, économique et social.

D'autant que ce projet de « Corridor fret » est une demande commune des CESR de Haute-Normandie, de Picardie, Champagne-Ardenne et d'Ile de France, et que ce projet est inscrit dans la liste des infrastructures prioritaires par le Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire depuis le 18 décembre 2003, tout comme le projet de canal « Seine Nord Europe ».

### **Sur la nature des financements**

C'est bien parce que l'Etat se désengage de plus en plus d'une politique des transports structurante du territoire que le choix du financement de ce projet s'est porté sur un partenariat public privé (PPP), nous ne pouvons que le dénoncer. Nous relevons également, à ce titre, dans la loi de finance 2007 une baisse de 9% des crédits des transports terrestres et maritimes. C'est dire à quel point le développement durable et le report modal est pris en compte par l'Etat.

Paris, le 09 mars 2007