

TRIBUNE PRESSE

parue dans l'édition du 26 juin 2015 de l'hebdomadaire « Le Marin »

Pour le canal Seine-Nord Europe et les grands projets, un impératif : la constance politique

En politique comme en toute chose, la confiance passe par la constance des convictions et des expressions quelles que soient les circonstances. Ce constat vaut tout spécialement s'agissant de grands projets d'infrastructures qui sont bien souvent des « marathons » s'inscrivant dans la durée, et qui se passeraient volontiers des revirements de positions, qui plus est exprimés publiquement.

Le canal Seine-Nord Europe est de ces projets, long et complexe. A l'heure où celui-ci a franchi une étape importante avec la demande de subvention faite par l'Etat auprès de la Commission européenne en février dernier, on ne peut que regretter les dernières prises de paroles du Député-Maire du Havre Edouard Philippe, lequel suggère à tort que la réalisation du canal Seine-Nord Europe signerait la fin des ambitions portuaires françaises.

Ceci est d'autant plus déconcertant que le 26 septembre 2011, le Conseil municipal de la Ville du Havre, sous la présidence d'Edouard Philippe, adoptait - à l'occasion du débat public sur la ligne nouvelle Paris-Normandie - un cahier d'acteur soulignant la nécessité de relier l'Axe Seine au continent européen. Le canal Seine-Nord Europe y est décrit comme une des « *infrastructures essentielles* » à la compétitivité du port du Havre.

Sans s'étendre sur les raisons occultes qui ont pu présider à ce revirement, les arguments avancés par Edouard Philippe ne peuvent convaincre... et opposer Seine-Nord Europe à l'électrification de la liaison ferrée Amiens – Châlons-en-Champagne n'a aucun sens.

Un consensus rare pour Seine-Nord Europe

Il est tout d'abord abusif d'appeler au renoncement du projet aux noms des ports maritimes du Havre, de Dunkerque ou encore en raison de la nécessité de préserver des terres agricoles.

HAROPA (GIE rassemblant les ports du Havre, Rouen et Paris) considère, au sein de son plan stratégique, le projet Seine-Nord Europe comme un challenge à relever et une opportunité à saisir. Le Port de Dunkerque, dont « *la mobilisation en faveur de Seine-Nord Europe n'a jamais failli* » selon ses propres termes, estime que ce projet permettra notamment d'élargir son hinterland et d'augmenter ses trafics de conteneurs à l'import et à l'export. Quant aux acteurs des filières agricole et agro-alimentaire, ils sont particulièrement demandeurs de cette infrastructure.

Investir selon la pertinence des modes et des itinéraires de transport

Il est essentiel de massifier la desserte de nos ports maritimes par le rail et la voie d'eau, alors que la route concentre de 80 % à 90 % des flux de pré et post-acheminements avec les impacts que l'on connaît (pollution, émission de gaz à effet de serre, congestion routière...). Un convoi fluvial de 4400 tonnes ou 3 trains de marchandises représentent l'équivalent de 180 camions.

Il semble ainsi pertinent de soutenir, comme l'a fait Edouard Philippe, la priorité que constitue l'élargissement continental de l'hinterland ferroviaire du port du Havre, en évitant notamment le très encombré nœud francilien, par un itinéraire Nord-Est entre Amiens et Châlons-en-Champagne de moindre coût que la section Serqueux-Gisors entre le Havre et Paris, relié est-il besoin de le rappeler par la Seine...

L'exigence d'optimisation des investissements publics doit conduire à engager des projets d'amélioration de l'offre massifiée, ferroviaire et fluviale, des ports maritimes, y compris naturellement du port du Havre, en fonction d'un ensemble de critères, notamment : disponibilité optimale des sillons et longue distance pour l'un, réserve de capacité et réseau portuaire urbain pour l'autre.

La constance politique, clé des grandes réalisations

Ce dernier soubresaut lié à Seine-Nord Europe montre combien les grands projets d'infrastructures ont besoin de consensus et de constance.

Le projet Seine-Nord Europe parce qu'il est, à la fois, un projet de transport, de logistique et d'aménagement des territoires, y compris les vallées de Seine et de l'Oise, a fait la preuve du consensus qu'il dégagait, au niveau européen, national et territorial. Les crédits sanctuarisés par l'Union européenne pour ce projet ne seront pas reversés, en cas d'abandon, à d'autres projets français comme le laissent suggérer certains. Briser ce consensus ne fera qu'un perdant : l'économie française.

Le projet Seine-Nord Europe a su transcender les alternances politiques... et constituer tour à tour une priorité du Comité interministériel d'Aménagement et de Développement des Territoires de décembre 2003, puis une résolution emblématique du Grenelle de l'environnement en 2007 et aujourd'hui, un projet majeur de transition énergétique et écologique. Condition sine qua non de sa réalisation, le « marathon » réussi jusqu'ici par Seine-Nord Europe est aussi la démonstration de son intérêt stratégique national.

Denis Choumert,

Président de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret

Jean-François Dalaise,

Administrateur de Ports de Paris/HAROPA

Michel Dourlent,

Président de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

Damien Greffin

Président de la Fédération Régionale des Syndicats d'Exploitants Agricoles Ile-de-France

Didier Léandri,

Président Délégué Général du Comité des Armateurs Fluviaux

Philippe Marini,

Président de l'association Seine-Nord Europe, Maire de Compiègne