

La liaison fluviale internationale entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut a été intégrée dans le réseau transeuropéen (RTE) de transport de marchandises (approuvé par le Parlement Européen et le Conseil en 1996, remanié en 2004).

La liaison Seine-Escaut constitue un atout précieux pour atteindre les objectifs européens ambitieux du protocole de Kyoto décidés récemment. L'association EDA attendait cet évènement depuis près de trente ans! La décision de construire une alternative fluviale de cette envergure pour le transport de marchandises est enfin devenue réalité.

Anita Villers, présidente de l'association EDA (Environnement et Développement Alternatif) a la parole:

Nos craintes

Des faits 'acquis' que nous contestons:

- l'accroissement considéré comme inéluctable du transport de marchandises en Europe: certes, le canal a vocation à alléger la route, à devenir le lien privilégié pour desservir les ports de Dunkerque, Rouen. Il ne doit en aucun cas provoquer une recrudescence de transports 'inutiles'. Les approvisionnements de proximité doivent rester prioritaires.
- l'augmentation des besoins en eau des populations avoisinantes est considérée comme inéluctable, alors qu'économiser l'usage de l'eau doit être une priorité.
- dans un autre domaine: la gouvernance de l'ouvrage est dite 'à structurer', ce qui nous paraît très insuffisant. En particulier, si le mode de financement retenu est un contrat de partenariat public privé, il faut dès maintenant prévoir les dispositions garantissant que les modalités d'utilisation du canal seront décidées dans le sens de l'intérêt général et contrôlées démocratiquement. Notre crainte est renforcée par le fait que la répartition des financements entre les différents partenaires n'est pas précisée.

Nos regrets

La part de marché envisagée passe de 3% à seulement 8% en 2020 et 12% en 2050: l'objectif de transfert modal n'est pas ambitieux, il est même décevant pour un investissement de cette importance.

Nous n'avons pas trouvé, en tout cas dans les parties de l'énorme dossier que nous avons consultées:

- D'indications sur les procédés d'étanchéité du canal lui-même.
- Quels moyens de transports pour l'activité du chantier?
- Les plateformes multimodales: la part du ferroviaire reste faible.
- Les travaux liés à la connexion du canal avec le réseau européen ne bénéficient pas des mêmes soucis environnementaux que pour le canal lui-même (la Lys, rivière considérée comme voie 'artificielle' ne bénéficiera pas d'aménagement 'écologique' de ses berges: ce seront des enrochements sur toute la hauteur et des palplanches).

- Le transport routier est évoqué sous forme de présence autoroutière proche, pollution, bruit mais pas en terme de rééquilibrage durable entre les modes de transport (redevance poids lourds face au péage du transport fluvial? projet de l'A 24 'prioritaire' et donc risque de détournement des marchandises du fluvial vers la route d'autant que l'autorisation de charges de 44 tonnes est envisagée pour permettre le transport routier des containers maritimes)

Ces remarques ont été consignées dans le registre 'Enquête publique' en mars 2007.

Anita Villers, association EDA
anita.villers@free.fr - www.eda-lille.org



Au sein du projet de liaison Seine-Escaut, deux sections prioritaires ont été définies: Compiègne-Cambrai (nouveau canal d'une capacité de 20 millions de tonnes creusé dans le Nord de la France entre Compiègne sur l'Oise et Cambrai sur l'Escaut) et Deûlémont-Gand (amélioration en terme de navigabilité en France-Flandre).



Pour plus d'information sur la liaison 'Seine-Escaut', consultez les articles parus dans Escaut sans Frontières-Info 34 et 36 ou surfez sur www.seineschelde.be.