

Cap à l'amont



Email : sarlabord@gmail.com

N° 123 – 26 Mars 2013

Canal Seine Nord Europe Le Ministère des finances veut l'abandonner Le Ministre des transports veut revoir le projet

La liaison SNE n'a pas fini de faire couler de l'encre à défaut de faire couler de l'eau : le Ministre des transports vient de découvrir les conclusions de la CGEDD (conseil général de l'environnement et du développement durable) et de l'IGF (Inspection Générale des finances) : leur conclusion est d'une clarté absolue : le projet présenté par VNF a été sous estimé en terme de coût et surestimé en terme de retour sur investissement (retombées économiques) : de mauvaises langues diraient que VNF a arrangé les chiffres !!!

Le Ministre des transports, Frederic CUVILLIER a annoncé aujourd'hui qu'il « faut remettre le dossier sur pied » en revoyant les données du projet pour le rendre réalisable.

La Glissoire, dans un courrier mail adressé à Mr DURON, qui préside à la réflexion sur le SNIT (Schéma national des Infrastructures de transport) lui a indiqué : « *Notre organisation a déjà formulé beaucoup de réserves sur le projet Seine Nord Europe tel qu'il était présenté. Nous constatons que la position du Ministre va tout à fait dans le sens de nos réflexions de repenser ce projet en revenant à des ambitions plus soucieuses de l'utilisation des deniers publics.*

Nous sommes absolument persuadés qu'un projet de liaison plus modeste permettrait de rendre des services économiques aussi performants, pour un coût moindre et permettant aussi de réduire les consommations en eau, donc les coûts d'exploitation futurs.

Mais nous considérons aussi que la réalisation de Seine Nord Europe, bien qu'étant indispensable, ne résoudra en rien l'avenir du transport fluvial s'il n'y a pas une ambition nationale d'aller vers un projet global de réseau de voies navigables permettant un maillage pertinent et d'un gabarit économiquement viable, apportant aux économies des territoires concernés un service avantageux.

Les seuls projets qui nous ont été présentés ces 30 dernières années sont toujours des projets grandioses qui n'ont de durée de vie que le temps des études coûteuses (Rhin/Rhône, Seine nord europe, Saône/moselle Saône/Rhin). Nous estimons qu'il est indispensable de travailler sur l'idée d'un réseau de l'ordre de capacité de charge de 800 tonnes à 1000 tonnes par bateau, permettant d'inscrire de tels projets dans les emprises de l'actuel réseau Freycinet. Cela est PARFAITEMENT POSSIBLE techniquement, et nous souhaitons pouvoir vous apporter nos propositions.

Les grands intérêts d'une telle démarche sont:

- de réduire considérablement les engagements financiers,*
- de réduire les impacts sur les paysages*
- et de réduire les consommations en eau (qui vont devenir une problématique essentielle avec l'application au 1er Janvier 2014 des dispositions sur les débits réservés de la nouvelle loi sur l'eau).*

Nous vous demandons de nous accorder une audience très rapidement pour mesurer la possibilité d'aller plus loin dans notre réflexion et voir avec vous les conditions dans lesquelles il serait possible d'élaborer une approche plus détaillée de notre réflexion afin de l'inscrire dans votre rapport. »

Il est indispensable que les bateliers s'impliquent dans les projets qui conditionnent leur avenir, attendons maintenant la réponse pour mesurer la volonté de nos dirigeants de tenir compte des avis de ceux qui travaillent au quotidien sur le réseau fluvial .

Jacques DELHAY