

Réseaux & trafics du nord de la France

1. La route



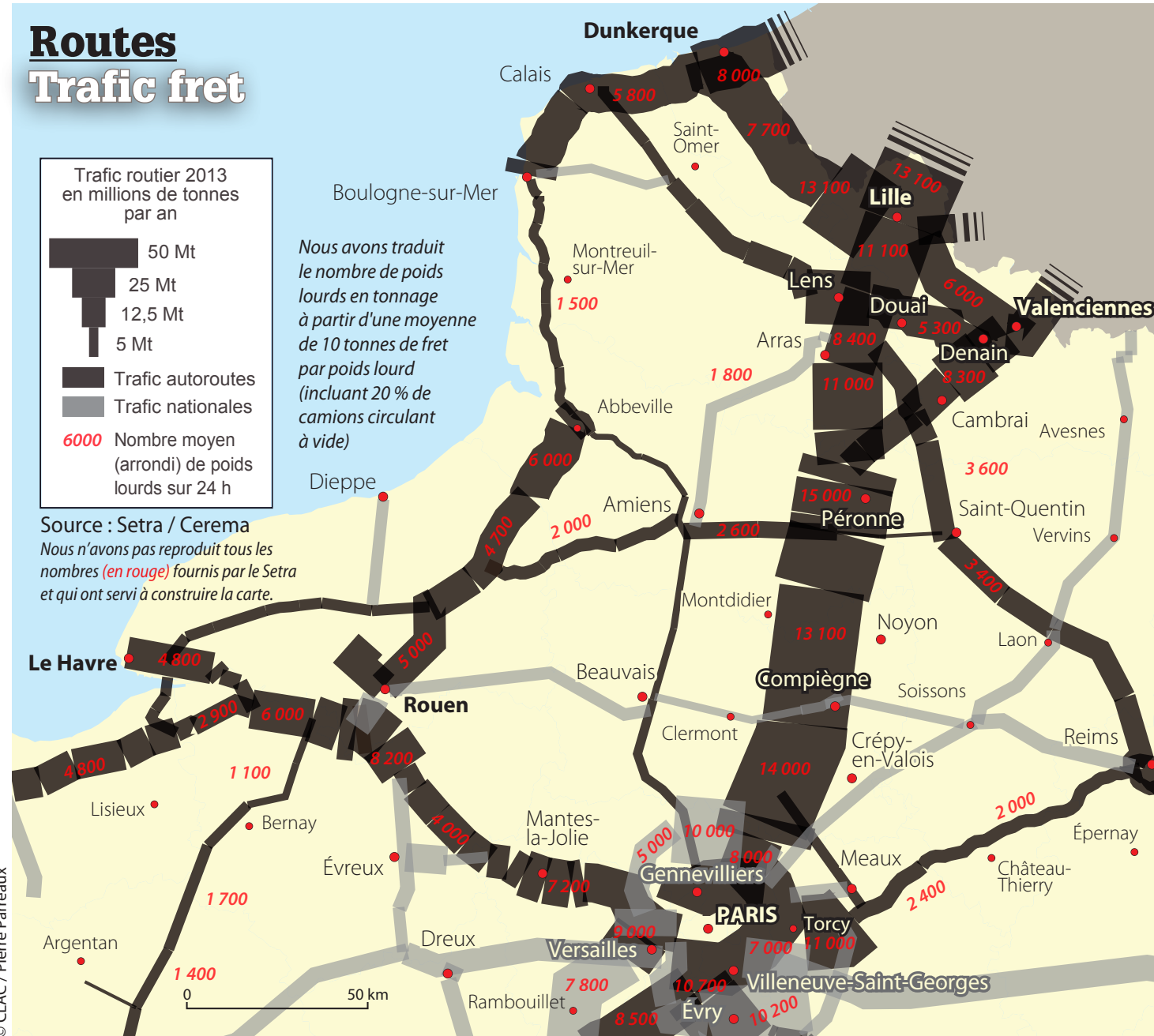
Un des buts annoncés du projet SNE est d'alléger le trafic routier, particulièrement dense dans la zone concernée. Mais SNE n'est sans doute pas le meilleur remède à cette situation.

La carte du trafic routier (en dessous, p. 11), se passe de commentaires : la route est devenue, et de loin, le mode prépondérant. Il tire sa croissance continue de la souplesse du porte-à-porte et des conditions préférentielles dont il bénéficie vis-à-vis des autres modes.

Chacun s'accorde pourtant sur la nécessité de réduire l'usage du camion sur longue distance, ne serait-ce que pour l'avenir climatique.

Un remède évident réside dans le rééquilibrage des conditions de concurrence : faire payer à la route ses coûts réels (usure des voies, engorgement du trafic, pollution, accidents...) et interdire le dumping social. Mais l'évolution promet d'être difficile, tant la route a fini par structurer l'économie du XXI^e siècle. Et des décisions récentes en faveur de la route vont dans le mauvais sens : report *sine die* de l'écotaxe, augmentation à 44 t du tonnage maximum des camions...

Routes Trafic fret



Pour engager le transfert modal de la route vers les modes plus écologiques, une forte volonté politique est nécessaire, et elle doit être fondée sur le pragmatisme : en période de vaches maigres, c'est l'utilisation optimale des voies ferrées, fluviales et maritimes existantes qui doit être préférée à toute nouvelle grande infrastructure.

Le projet de grand canal SNE est une fuite en avant, certes susceptible de booster les travaux publics et – temporairement – les économies locales. Mais il est de peu d'utilité pour favoriser le transfert du mode routier vers les autres modes.

En effet, les études montrent que seule une très faible part des 50 Mt de marchandises qui encombrant l'A1 est « fluvialisable », à cause des types de marchandises, des origines et des destinations très variés. Et le trafic de 12 Mt escompté pour SNE en 2020 est exagérément optimiste.

Pire, ce projet très coûteux assècherait le financement d'aménagements plus utiles, comme la modernisation des ports, leur desserte efficace par chemin de fer ou le contournement ferroviaire de Paris.

L'épaisseur des traits est proportionnelle au trafic, en millions de tonnes par an.

Elle est à la même échelle sur les cartes des différents modes de transport des pages 11, 13 et 15.