



## Rail, maritime, fluvial : il faut d'abord exploiter les liaisons existantes

Les projets de grands canaux visent d'abord à contrer la prééminence du transport routier. L'intention est bonne, mais leurs promoteurs oublient toujours que, pour y parvenir, de multiples voies existent, sans doute plus appropriées qu'un ouvrage démesuré et monoaxial comme SNE.

Les régions Ile-de-France et Nord-Picardie sont déjà desservies par plusieurs réseaux de transport complémentaires. Un nouvel axe au coût démesuré stériliserait les investissements nécessaires à la modernisation de ces réseaux existants.

**Le fluvial.** Deux voies « pénétrantes » à grand gabarit connectent les grands ports maritimes à leurs *hinterlands* respectifs : la Seine pour Le Havre et Rouen, le canal Dunkerque-Escaut pour Dunkerque et Calais. Un réseau secondaire – principalement le canal du Nord, à gabarit intermédiaire, mais aussi, possiblement, le réseau à petit gabarit (voir p. 12) – agrège, ou devrait mieux agréger, du trafic vers les pénétrantes à grand gabarit.

**La mer.** On l'ignore souvent, le cabotage, c'est-à-dire la navigation marchande le long des côtes (*short sea*), représente une part importante du trafic maritime de la zone.

**Le rail.** Au cœur de la région se croisent des axes ferroviaires importants, en grande partie électrifiés. Les axes nord-sud couvrent déjà le tracé du projet SNE. D'ouest en est, les axes existants – dont l'un évite le congestion francilienne – doivent encore être développés pour le plus grand profit de nos ports maritimes.

Les régions concernées disposent aussi d'importantes **plateformes d'échange** entre modes (bimodales ou trimodales) comme Dourges, Longueau, Tergnier ou Longueil-Sainte-Marie.

Les infrastructures existent ! Et à part l'autoroute, elles ne sont pas saturées. Le projet SNE est une fuite en avant face à la difficulté de faire redémarrer le chemin de fer comme l'ont fait les pays voisins. Les élus devraient arrêter de promouvoir les « travaux pour les travaux » sous l'emprise du BTP ou d'être charmés par les 40 % de financement de SNE que promet la Commission européenne, subvention qui pourrait être demandée pour d'autres projets plus utiles.

Conçu et réalisé par

### CLAC – Comité de liaison pour les alternatives aux canaux interbassins

Président : Pierre Parreaux, ingénieur Ensmm / Crse et journaliste  
Secrétaire : Thomas Lesay, géographe

6, avenue André Yvette, 92700 Colombes,  
01 47 82 09 29 – 06 80 10 95 22

[www.clac-info.fr](http://www.clac-info.fr) – pierre.parreaux@laposte.net

avec : Philippe Roure, journaliste, Didier Guiserix, graphiste  
et la collaboration de :

**AJOD – Association pour un journalisme open data**

