

Motion du Groupe Communiste et Républicain Relèvement des ponts du réseau fluvial Nord Pas de Calais

Plénière de décembre 2009

Marielle CUVELIER – Dany WALLYN

Le canal Seine Nord Europe et le Port Autonome de Dunkerque sont indiscutablement deux atouts importants à plus d'un titre pour un développement économique compatible avec les exigences environnementales pour le développement de l'emploi et pour l'aménagement des territoires de notre Région Nord Pas de Calais.

Dans un contexte de politique de développement durable, il est absolument nécessaire que le projet de canal Seine Nord Europe s'intègre dans une véritable politique des transports de la France et de l'Europe prenant en compte un réel rééquilibrage entre modes de transport. Mais, il est tout aussi important d'élaborer pour notre Région un schéma de développement visant à mettre en cohérence son potentiel portuaire maritime et intérieur. Ceci est nécessaire pour que les investissements régionaux sur Seine Nord soient profitables à l'économie régionale et permettent que l'axe fluvial Dunkerque-Valenciennes s'intègre complètement au nouveau corridor européen pour le transport de marchandises et la logistique.

Le canal Seine Nord autorisera en 2015 le transport de conteneurs sur 3 hauteurs, soit des barges de 4400 tonnes. L'objectif est de faire de ce canal une véritable alternative au transport routier pour les moyennes et longues distances, de tripler le trafic fluvial.

Le port de Dunkerque, 3^{ème} port français, est un port en eau profonde avec un accès direct à la mer capable d'accueillir les plus gros porte-conteneurs. Pour exister et se développer, notamment en tant que port de commerce, le port de Dunkerque a besoin d'un réseau fluvial performant. A l'ère de la conteneurisation, cette performance est principalement liée au tirant d'air des ponts situés sur ce réseau fluvial.

En juillet dernier, le nouveau pont de Coppenaxfort, d'un tirant d'air de 7m, était inauguré par M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports, qui présentait cet ouvrage comme permettant d'améliorer la desserte du 3^{ème} port de France. Certes, ce pont permettra la navigation de conteneurs sur 3 niveaux. Néanmoins, il nous faut rappeler que seuls trois des 40 ponts des 250 km du réseau fluvial régional qui sont ou seront reconstruits le seront avec un tirant d'air de 7m. Le relèvement des autres ponts sur le canal Dunkerque-Valenciennes n'est réalisé qu'à 5,25m, ce qui n'autorisera le transport de conteneurs que sur 2 hauteurs.

Il nous faut également rappeler que nos voisins belges ont déjà anticipé en décidant d'élargir le canal de la Lys et en rehaussant les ponts à 7 mètres, voire 9 mètres pour certains, afin de permettre le passage de barges

transportant 3 hauteurs de conteneurs. Ces travaux seront terminés pour 2016 !

Si nous ne souhaitons pas défavoriser le Port de Dunkerque par rapport aux ports belges et néerlandais, si nous ne souhaitons pas, comme l'a déclaré M. Bussereau, je cite, « créer une distorsion entre les canaux belges et les canaux français », n'est-il pas urgent et indispensable de rehausser les ponts du réseau fluvial Nord Pas de Calais à une hauteur minimale de 7 mètres ? C'est une décision politique forte qu'il nous faut prendre pour éviter de voir passer au large les navires porte-conteneurs et les barges de trois hauteurs sur les canaux de nos voisins belges.

Ceci est possible dans le cadre d'une renégociation à mi parcours du CPER 2007-2013 qui doit intervenir début 2010. Il faut que l'État montre dans ce dossier qu'il est capable d'aller au delà du discours charmeur sur l'écologie de M. Borloo.

La décision prise pour les précédents CPER permet de sauvegarder l'avenir car tous les ponts remontés à 5,25 mètres dans une première étape pourront être relevés jusqu'à 7 mètres. Seuls les ponts qui doivent être détruits et reconstruits l'ont été d'emblée à 7 mètres. Les techniciens de VNF estimaient il y a quelques années qu'une hauteur de 7 mètres ne serait rentable qu'au delà de 2020, mais ils n'avaient pas suffisamment anticipé le développement de la conteneurisation, ainsi que les nouvelles orientations de la politique des transports (Canal Seine Nord et Grenelle de l'Environnement).

Cela représente certes un investissement non négligeable (de l'ordre de 250 M€ sur le CPER 2000-2006 et le CPER 2007-2013, dont 100 M€ de la participation régionale) mais il est indispensable pour le développement économique et environnemental de notre territoire, le développement économique du Port de Dunkerque représenterait 1400 emplois, il est indispensable pour préparer l'avenir de notre territoire au même titre que le développement du ferroviaire. Il faut donc que la Région soit à l'offensive sur ce dossier et mène le combat pour trouver les co-financements nécessaires (CPER, FEDER, Port de Dunkerque...). Il s'agit également de répondre aux besoins futurs de notre territoire. C'est un véritable choix politique.