

Le Canal Seine-Nord Europe : entre espoir et inquiétude, la CNBA souhaite que le petit réseau ne soit pas oublié !

Acté le 5 avril dernier par le président de la République Nicolas Sarkozy, le projet Canal Seine-Nord Europe avance ses pions délicatement mais durablement. Dernier avancement en date du 19 mai 2011, la création d'un syndicat mixte en charge des plateformes multimodales du chantier (eau, route et rail). Pour la CNBA qui se félicite de ce nouveau débouché vers l'Europe, cette nouvelle initiative suscite également certaines craintes quant à une arrivée massive d'une concurrence bien mieux préparée à ce dispositif d'envergure.

Pourquoi un tel projet ?

Ce boulevard du fluvial, comme on l'appelle, porte nombre d'enjeux primordiaux pour les différents acteurs que sont l'Etat, les collectivités locales, l'Europe et certains acteurs privés. Parmi les plus décisifs, la CNBA retient :

- **La volonté de redynamiser de façon durable le tissu économique et industriel des territoires irrigués** : levier de développement territorial, ce canal offrira des opportunités considérables pour certaines industries et entraînera le déploiement d'activités complémentaires à la seule voie d'eau.
- **Le désir d'implanter la France et l'ensemble de son activité fluviale dans une dynamique européenne** : par son ampleur, le canal Seine-Nord Europe reliera le réseau fluvial français aux 20 000 km du réseau européen. De ce fait, l'expertise française et sa compétitivité dans l'espace communautaire s'en trouveront revalorisés.

Quels changements à venir ?

Si l'on en croit les prévisions, les bénéfices à terme de ce canal Seine-Nord Europe semblent plus que prometteurs :

- **Un trafic démultiplié** : avec un trafic multiplié par quatre sur le corridor Nord-Sud et par deux sur l'ensemble du réseau national, l'ouverture du canal devrait générer 15 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2020, 28 millions en 2050.
- **Une diversification des contenants et des contenus** : le trafic de conteneurs maritimes augmentera considérablement et nous assisterons également à une revalorisation de certains secteurs de niches comme par exemple l'automobile ou les produits recyclables.
- **Une préservation plus durable de l'environnement** : par un report des transports routiers et ferroviaires vers le fluvial. On estime que le nouveau canal devrait à terme transférer environ 500 000 camions par an au profit de la voie d'eau.
- **Une création d'emploi conséquente** : 11 000 emplois directs engendrés durant le chantier et à terme environ 25 000 emplois gravitants autour de ce nouveau canal.

Quelles conséquences pour les artisans bateliers ?

La CNBA soutient la réalisation de ce projet : l'affectation de 4,5 milliards d'euros est en tant que tel un signal positif majeur à l'adresse du transport fluvial et de son développement. Tout en se félicitant de telles initiatives, la CNBA émet également quelques inquiétudes et juge nécessaire une réflexion détaillée sur les conséquences de l'ouverture du canal sur la flotte artisanale française.

Elle impliquera de toute évidence la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures permettant aux entreprises artisanales de faire de cette nouvelle infrastructure un levier de développement commercial face à une concurrence étrangère qui sera forcément accrue et à des risques de dégradation des conditions de travail pour les artisans.

Pour permettre un développement raisonné et durable de ce projet, la CNBA pense que la réflexion devra être poursuivie afin de mettre en place des mesures complémentaires indispensables telles que :

- **L'adoption de dispositions réglementaires pour soutenir et développer les petites entreprises de transport fluvial** : les différences de charges sociales et fiscales doivent être harmonisées dans tout l'espace communautaire afin que la flotte française puisse se montrer compétitive. Que se soit par une réduction des charges sociales ou par une réforme du régime d'imposition de la plus-value, le fluvial français doit être en mesure de lutter à armes égales avec ses homologues européens.
- **La redynamisation du petit réseau** : le nouveau canal mis en place, les infrastructures, la flotte nationale mais également tout le réseau connexe doivent suivre le rythme. Adaptation, modernisation, renouvellement, le petit réseau fluvial doit pouvoir renforcer sa fiabilité et son efficacité pour conserver sa place et son potentiel.
- **L'accès du fluvial aux ports maritimes à l'instar des grands ports européens** : conçus pour le trafic maritime, les ports français sont peu voir pas adaptés au trafic fluvial. Or, la CNBA pense qu'une synergie positive entre les transports fluviaux et maritimes est nécessaire et même indispensable. Avec un accès fiable, direct et sécurisé, le fluvial et l'intermodalité se feront une place de choix au sein du futur boulevard du fluvial.

Le chantier du canal Seine-Nord Europe devrait être achevé en 2017, aujourd'hui il fédère d'ores-et-déjà nombre d'acteurs français et européens autour du transport fluvial. Symbole fort et d'envergure, la mise en service de ce canal se doit d'être préparée et anticipée afin qu'à terme il représente le renouveau de la voie d'eau.

Pour la CNBA, cette préparation doit être menée le plus en amont possible. La Chambre est donc impatiente d'y être associée, sachant qu'elle se bat depuis déjà plusieurs années pour un certain nombre de réformes qui lui semblent indispensables, comme par exemple, celle du régime d'imposition de la plus-value.

La CNBA espère également que ce projet n'est pas un aboutissement mais une première pierre au renouveau du transport fluvial et que celui-ci sera rapidement accompagné d'autres projets tels que celui de rejoindre le Rhône ou la Saône au reste de l'Europe ou la modernisation du réseau connexe, celui-ci alimentant les grands axes.

Pour toute question, n'hésitez pas à nous contacter :

- Téléphone : 01.43.15.96.96
- Email : cnba.paris@wanadoo.fr

www.cnba-transportfluvial.fr