



La loi "Grenelle I", le canal Seine-Nord et l'effet de serre

Alain Bonnafous

► To cite this version:

Alain Bonnafous. La loi "Grenelle I", le canal Seine-Nord et l'effet de serre. Transports : économie, politique, société, 2009, 453, pp.16-18. halshs-01674631

HAL Id: halshs-01674631

<https://shs.hal.science/halshs-01674631>

Submitted on 3 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA LOI « GRENELLE I », LE CANAL ET L'EFFET DE SERRE

par Alain BONNAFOUS

Professeur à l'université de Lyon, Laboratoire d'Économie des Transports (UMR du CNRS)

L'inscription dans une loi de la construction du canal Seine-Nord Europe pour un montant de quatre milliards d'euros est surprenante dans la mesure où la rentabilité socio-économique d'un tel projet est bien loin d'être avérée. Il est plus surprenant encore que ce soit inscrit dans la loi « Grenelle I » dans la mesure où il y a bien peu de chances pour que le bilan carbone de ce projet soit positif, ainsi que cet article s'efforce de l'établir. La raison principale tient à ce que le trafic qui serait éventuellement repris aux autres modes de transport proviendrait très majoritairement du rail et non de la route, contrairement à ce qu'affirment les prévisions de Voies Navigables de France.

Le vote de la loi dite « Grenelle I » prouve que l'exercice ne sera pas limité à un bavardage national et c'est bien ainsi. Il y a cependant dans ce texte une incongruité qui est l'inscription dans la loi de la réalisation d'ici à 2020 du canal Seine-Nord Europe pour lequel il s'agit de dépenser 4 milliards d'euros et dont je vais essayer de montrer qu'il ne peut qu'accroître nos émissions de gaz à effet de serre et qu'il détruira ainsi plus de richesse qu'il n'en créera.

DES PRÉVISIONS MAGIQUES

Les tenants du projet ont prétendu le contraire en s'appuyant sur des perspectives de trafic reprises telles quelles par les rédac-

teurs du projet de loi. À dire vrai, il n'est pas tout à fait inscrit dans ce texte que ce canal assurera un tel trafic mais qu'il « permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an ».

Le terme « permettra » est la traduction, somme toute prudente, de ce qui a été présenté par Voies Navigables de France (VNF) comme une **prévision** de trafic. Une prévision qui a alimenté les débats du « Grenelle » et, accessoirement, l'évaluation socio-économique du projet. Sans entrer dans les détails techniques de telles simulations, relevons que ces 4,5 milliards de t.km représentent l'ordre de grandeur du trafic fluvial actuel sur l'ensemble du réseau national. On appréciera la performance de ce canal ou plutôt la performance des prévisionnistes: un allongement de quelque 6 % de notre réseau à gabarit européen permettrait de doubler le trafic intérieur total.

C'est magique! Un record historique de l'élasticité de la demande à l'offre, comme l'économie des transports ne l'a jamais approché et qui mérite, à ce titre, d'être épinglé dans une loi! C'est d'autant plus remarquable qu'il s'agit des 6 % les plus lents de ce réseau car nous aurons là le segment le plus dense en écluses (7 pour 106 km), donc celui où les tonnes-kilomètres seront les plus coûteuses en prix et en temps: au moins deux fois plus chères et deux fois plus lentes que sur le Rhin libre d'écluse.

Mais il y a plus étrange encore dans le bout de phrase « soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an ». Pour comprendre ce que cela signifie il faut avoir présents à l'esprit deux chiffres solidement établis par l'ADEME: si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO₂ sont épargnés; si une tonne-kilomètre passe du ferroviaire à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis. Relevons que les 250 000 tonnes de CO₂ seraient à peine atteintes si les 4,5 milliards de t.km étaient avérés et provenaient intégralement du fret routier! Personne évidemment ne prétend cela, même pas les auteurs de ces étranges prévisions.

Toutefois, selon VNF et les bureaux d'étude commandités, 36 % des trafics détournés viendraient du rail et 64 % de la route (soit 92 et non 250 milliers de tonnes de CO₂ épargnées si l'on admet ces proportions officiellement présentées). Cette performance aux dépens de la route est encore un chiffre magique. Mais nécessaire pour que le projet ait des atouts écologiquement et économiquement corrects. Pour illustrer cette nécessité, nous pouvons représenter, sur la base des chiffres de l'ADEME, le bilan CO₂ du transfert modal d'un milliard de t.km vers le fluvial. Nous voyons sur le graphique ci-après que l'économie de CO₂ n'apparaît qu'à partir du moment où la part du fret détourné provenant de la route est

de plus de 40 %. Les prévisions laissent donc de la marge en estimant cette part à 64 %.

Les marchés du fret sont pourtant connus et les lieux de compétition entre les modes bien repérés. Pour les pondéreux et le fret « massifiable » cette compétition se joue entre le fer et le fluvial (le train ou la péniche doivent être remplis). Pour le fret peu massifié cela se joue entre le fer et la route (le wagon ou le camion doivent être remplis). Ainsi, le fret que le fluvial a pu reprendre à la route a toujours été limité sur de grands axes performants libres d'écluses. Il ne s'observe qu'à l'état de trace sur les 550 km de l'axe Rhône-Saône ouvert au grand gabarit depuis plusieurs décennies.

UN BILAN CARBONE NÉGATIF

Pour oser faire dire de telles choses aux modèles, il faut par exemple oublier que pour les douze derniers mois connus (septembre 2007 à septembre 2008), en pleine explosion des prix du carburant, le transport routier français a perdu 0,3 % de son trafic alors que le fluvial en perdait 3,3 %; que l'Allemagne, irriguée par un Rhin sans écluse qui assure plus de 60 % du fret fluvial européen, a vu lors des trois dernières années connues le trafic routier croître deux fois plus que le fluvial (et le ferroviaire plus

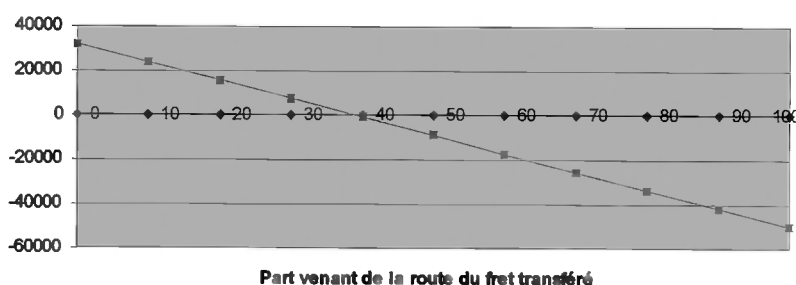
de trois fois plus vite); ou encore que le redressement apparent du fluvial n'a pu être observé que là où les entreprises ferroviaires historiques s'essoufflaient dans leurs grèves.

Ce serait déjà une performance exceptionnelle et sans équivalent européen si le quart du trafic détourné par ce canal venait de la route et seulement les trois quarts du fer. Auquel cas il s'ensuivrait, par milliard de tonnes-kilomètres détournées, une émission *supplémentaire* de CO₂ de 12 000 tonnes par an. Autant dire, abstraction faite des émissions dues au chantier de construction, que *le bilan carbone du projet n'a aucune chance d'être positif*.

Certes, en matière de prévision, tout le monde peut se tromper, y compris l'auteur de ces lignes. En matière de calcul arithmétique, ce serait moins excusable. Admettons une économie d'émission de gaz à effet de serre de 250 000 tonnes telle que le projet de loi l'exprime (s'il est voté ainsi, j'anticipe en somme sur le respect de la loi mais cela me demande un gros effort). Le coût du projet, également inscrit dans la loi, sera de 4 milliards d'euros. Cela veut dire que l'on fait un investissement de 16 000 euros par tonne de CO₂ « officiellement » épargnée par an. Si l'on considère la valeur tutélaire du CO₂ telle qu'elle a été fixée par l'État (valeur supérieure à celle qui a été observée sur le marché des permis d'émission), on investirait ainsi 592 fois la valeur de la tonne supposée épargnée. On devrait s'y retrouver en moins de six siècles! Je soupçonne que la problématique du développement durable mérite mieux.

On pourrait rétorquer que ce projet est créateur de valeur au-delà des effets sur le bilan carbone, comme le prétendent les tenants du dossier en proposant une évaluation de la richesse créée (essentiellement des effets externes) supérieure à la richesse détruite (essentiellement de la dépense publique). En acceptant les « prévisions » de VNF comme hypothèse de travail, mon collègue Rémy Prud'homme, dans un

Bilan CO₂ (en tonnes) pour un transfert vers le fluvial d'un milliard de t.km en fonction de la part (en %) confisquée à la route



article de *Transports* de novembre 2006, aboutit à une destruction nette de richesse de - 3,3 milliards d'euros. Il peut lui aussi se tromper mais je prends le pari, avec qui voudra le relever, que si ce projet se réalise, l'évaluation rétrospective du bilan actualisé sera plus proche de la sienne que de l'évaluation officielle.

Outre les problèmes d'évaluation que soulève l'article de Prud'homme, la question la plus redoutable est de savoir quelle proportion de ces milliards de tonnes-kilomètres qui alimentent l'évaluation sera effectivement réalisée. Un peu de tourisme sur l'axe

Rhône-Saône suggère la prudence: mis au gabarit européen de longue date et débarassé du tour de rôle avant tous les autres bassins, le dynamisme des transporteurs n'y est pas contesté. Le trafic total (en t.km) est du quart de celui que doit attirer Seine-Nord. Sa part de marché sur le corridor n'atteint pas 3 % contre les 12 % prévus sur le futur canal (pour autant perclus d'écluses). Les surfaces aménagées pour accueillir les futurs clients du fleuve y ont été nombreuses, comme c'est prévu entre Compiègne et Cambrai, mais n'alimentent que symboliquement le trafic. Le port Édouard Hériot à Lyon assure bien

10,6 millions de tonnes par an mais dont 1,4 seulement sont acheminés par voie d'eau. *Que n'a-t-on éprouvé le modèle de prévision de trafic utilisé pour Seine-Nord Europe en vérifiant qu'il restituait bien le trafic observé sur l'axe Rhône-Saône?*

En somme, la question (à 4 milliards) peut être résumée ainsi: les deux chambres, qui se sont honorées de voter la loi organique relative aux lois de finances et qui ont ainsi gravé une culture de la performance et de la responsabilité dans les principes de la gestion publique, ont-elles pris le temps de faire un peu d'arithmétique? ■