

# Autoroute A24 et liaison Seine Nord Les enjeux

Jacqueline Istas,  
Présidente de Nord Nature

Les discussions sur le projet d'autoroute A24, appelée initialement A1 bis, sont entrées dans une phase cruciale. Rappelons qu'il s'agirait d'une liaison autoroutière reliant Amiens à la Belgique en passant entre Arras et St Pol sur Ternoise, en coupant l'A26 entre Lens et Béthune et en contournant Lille par l'ouest.

## L'état du projet d'A24

Officiellement, l'A24 n'est pas décidée, mais elle est envisagée. Ce projet a encore été évoqué et discuté ces derniers mois au Conseil Economique et Social Régional auquel participe Nord Nature. Elle est mentionnée dans divers documents officiels de ces dernières années, non sans une certaine ambiguïté. Ainsi, dans le document du Schéma de Services Collectifs de Transports paru en 2000 il est question de la "réalisation d'une autoroute entre Amiens et la

Belgique en privilégiant chaque fois que possible l'aménagement des routes nationales existantes". Le nouveau Schéma Directeur de Lille Métropole qui vient d'être approuvé le 6 décembre 2002 mentionne aussi ce projet d'autoroute, tout en indiquant que "l'utilité de l'A24 entre l'A25 et l'A22 reste à démontrer et devra être validé à l'horizon 2015"! Enfin un rapport d'audit commandé par le gouvernement et rendu public en mars 2003 considère sa réalisation comme prio-



ritaire, alors qu'il recommande de reporter celle de la liaison Seine Nord, une des principales alternatives à l'A24, au-delà de 2020. Par contre, un récent rapport de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale) présenté en avril 2003 préconise la réalisation du canal Seine Nord.

En principe, un audit est un document d'expertise, il n'est pas une décision acquise en matière de programmation, il n'engage pas officiellement le gouvernement, et un débat public devrait avoir lieu sur ce projet... Une consultation

a déjà commencé, non sur le tracé, mais sur l'opportunité de l'A24. J'ai été ainsi interviewée sur ce sujet au titre de Nord Nature le 24 mars 2003 par des représentants de la Direction Régionale et de la Direction Départementale de l'Équipement.

Va-t-il y avoir véritable concertation ou semblant de concertation ? L'avenir le dira. En tout cas, le moment est revenu de nous mobiliser contre cette autoroute qui traverserait notre région du nord au sud.

## Les motifs invoqués pour la réalisation de l'A24

Les objectifs invoqués seraient de décharger l'A1 en voie de saturation, de désengorger l'agglomération lilloise et d'améliorer les liaisons d'Amiens vers Lille et Paris.

Ces objectifs sont inscrits dans une perspective de croissance de l'ensemble du trafic, et dans une perspective de croissance du trafic routier, l'une et l'autre étant présentées comme inéluctables, sans que cette fatalité soit démontrée.

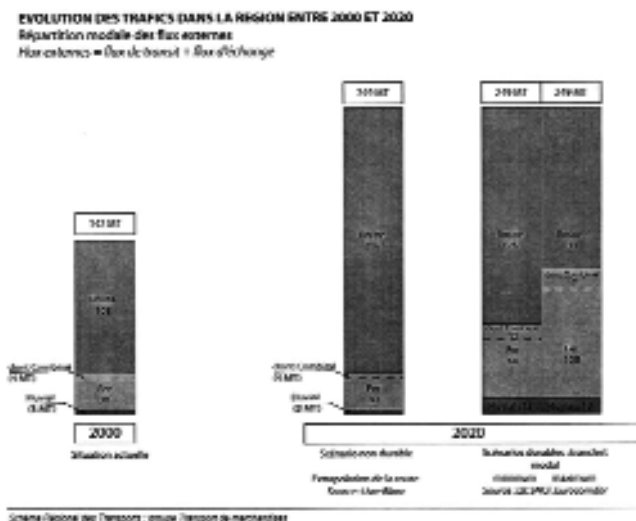
Actuellement, selon les documents des Schémas Collectifs de Transports, dans la région Nord Pas-de-Calais les flux de transit et d'échanges concernent 141 à 142 millions de tonnes de marchandises. 108 millions, soit environ 76% sont transportées par la route, 30 millions, soit 21% par rail (combiné rail/route compris) et seulement 3 millions, soit un peu plus de 2%, par voie fluviale.

### Que nous concoctent nos aménageurs pour l'avenir ?

Tous les scénarios présentés dans le Schéma de Services Collectifs prévoient un trafic de 249 millions de tonnes à l'horizon 2020 (plus de 75% d'augmentation), dont seule la répartition varierait ! Selon un scénario présenté comme "non durable", et pour cause, les transports par rail et par fer resteraient ce qu'ils sont aujourd'hui et le trafic routier doublerait. Deux autres scénarios déclarés "dura-

bles" (?) nous sont proposés. Ils prévoiraient une augmentation de la part des trafics ferroviaires et fluviaux, mais même dans le plus favorable aux modes alternatifs, le transport routier représenterait encore près de 53% du trafic, il véhiculerait 131 millions de marchandises, soit 21% de plus qu'actuellement ! Le transport ferroviaire augmenterait de 250% et acheminerait 42% des marchandises. Le transport fluvial augmenterait de 333%, mais ce chiffre ne doit pas faire illusion compte tenu de la faiblesse du trafic actuel. En effet, le transport fluvial ne véhiculerait que 5,22% des marchandises.

**Quant aux scénarios de croissance "zéro" et de décroissance, ils n'ont été examinés ni pour l'ensemble du trafic, ni pour le trafic routier. Présenté ainsi, le débat officiel est faussé.**



## Pourquoi nous opposer à l'autoroute A24 ?

---

Rappelons qu'une autoroute crée une coupure nocive des territoires traversés, qu'il s'agisse de zones naturelles, agricoles ou urbaines et que là où elle passe elle détruit des espaces, imperméabilise les sols.

Par les facilités qu'elle offre, une nouvelle voie routière ou autoroutière stimule le trafic qui pollue bords de route, eaux de ruissellement et

atmosphère. **Aménager l'autoroute A24, ce serait contribuer à accroître encore l'effet de serre et ses conséquences, bouleversements climatiques, inondations, etc.**

Nous avons déjà huit autoroutes dans la région qui est l'une des plus morcelées de la planète, au détriment, entre autres, de la faune sauvage.

## Quelles solutions proposer ?

---

### **La solution majeure : la réduction générale du trafic routier**

Ce sont surtout des causes générales – l'augmentation de l'ensemble du trafic et la prépondérance du transport routier – qui provoquent la saturation de l'A1, de même qu'ils provoquent l'engorgement de nombreuses routes. C'est donc à ces causes générales qu'il convient de s'attaquer prioritairement, ce qui n'exclut pas de proposer des solutions locales.

La meilleure solution – celle qui désengorgerait l'A1 et bien d'autres voies – est la **réduction du trafic, notamment celle du trafic routier**. Les pouvoirs publics peuvent l'obtenir de deux façons, en agissant sur l'offre d'infrastructures et en modulant la fiscalité.

La croissance des transports et des déplacements et la prépondérance de la route ont été favorisées par le bas prix des carburants, ce dont la population n'a malheureusement pas conscience.

Celui-ci est en effet très bas, car la ressource est encore abondante actuellement et le prix des carburants n'inclut pas les coûts externes des transports : coûts des maladies, des inondations, des dégâts aux bâtiments, dus à la pollution. Actuellement ces coûts ne sont pas payés par l'utilisateur, mais par la collectivité et il ne semble pas que l'audit commandé par le gouvernement les ait pris en compte.

Or ces coûts externes sont énormes pour le trafic routier, mais très faibles pour le transport fluvial. Ils s'élèvent par millier de tonnes/kilomètre à

25,92 euros pour la route, à 4,57 euros pour le rail et à 1,52 euro pour la voie d'eau (1).

La réduction du trafic peut être obtenue par **une augmentation dissuasive du prix des carburants, à commencer par celui du gazole**.

L'augmentation du prix des carburants demande aujourd'hui un certain courage politique et suppose qu'elle soit expliquée à la population. Mais comme l'épuisement du pétrole se profile à l'horizon 2030 – 2045 et sera d'autant plus rapproché que les carburants auront été gaspillés, gazole et essence deviendront de toutes façons des produits de luxe avant que les jeunes d'aujourd'hui n'atteignent l'âge de la retraite.

C'est pourquoi, dans le cadre du débat national 2003 sur les énergies, France Nature Environnement, qui fédère la majorité des associations et fédérations de protection de la nature et de l'environnement de France, a placé parmi ses revendications prioritaires "**une taxe sur les carburants selon leur contribution au réchauffement de la planète**". Cette mesure aurait l'avantage d'être la plus efficace dans l'immédiat.

C'est ce combat-là qui doit être mené en priorité pour lutter contre les catastrophes climatiques, pour éviter la réalisation de l'A24 et pour éviter aux associations de s'épuiser en de multiples luttes locales contre des tracés de routes.

Les pouvoirs publics ont pensé à cette taxation. Mais celle qu'ils envisagent est si timide qu'elle ne peut d'après leurs propres calculs stopper l'accroissement du trafic. Ce qu'il faut, c'est une

fiscalité écologique à la hauteur des enjeux.

Parallèlement, il est indispensable de mener **une campagne de sensibilisation auprès des consommateurs**. En effet, actuellement la plupart de nos concitoyens effectuent leurs achats aveuglément, sans se soucier de l'origine des produits. La personne qui achète des fruits ou des appareils venus du bout du monde (ou même

d'une région éloignée de France) n'a pas du tout conscience que son geste, s'ajoutant à celui de millions d'autres consommateurs, contribue aux passages de poids lourds dont elle se plaint et à l'augmentation des catastrophes climatiques dans le monde ! Il y a donc un travail de longue haleine à entreprendre pour que les consommateurs, à usage identique, privilégient les produits agricoles ou industriels de proximité.

## Solutions complémentaires

---

### Le rééquilibrage des modes de transport des marchandises

L'A1 est un axe majeur de trafic poids lourds qui représentent en moyenne, selon l'audit, 30% de son trafic. En raison de leur taille, ceux-ci occupent beaucoup de place et il est fréquent qu'ils monopolisent la file de droite de la chaussée.

D'une façon générale, il convient de rééquilibrer les modes de transports des marchandises en utilisant davantage le rail et surtout la voie d'eau.

### La voie d'eau

En ce qui concerne les critères environnementaux, la comparaison est tout à l'avantage de la voie d'eau.

La consommation énergétique du transport fluvial est faible : un kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter une tonne de marchandises sur 50 km par camion, sur 130 km par train et sur 275 km par convoi de péniches (1).

Ce mode de transport est aussi le moins bruyant et le plus compatible avec la qualité de vie. Pour le riverain, mieux vaut regarder passer des péniches que des poids lourds, d'autant qu'à quantité égale de marchandises transportées, le nombre de passages de véhicules est moins élevé : pour acheminer 4 400 tonnes de marchandises, il faut environ 220 camions, 3 ou 4 trains et seulement un convoi de péniches (1).

Enfin, la pollution atmosphérique émise par le transport fluvial est de loin la plus faible et son impact sur l'effet de serre le plus modeste : il émet 2,6 fois moins de gaz à effet de serre que

le transport routier, sans recourir à l'électricité nucléaire (1).

Pour ces diverses raisons, le transport fluvial s'avère être par excellence un mode de transport durable.

Mode de transport	Route	Rail	Voie d'eau
Coût externe du transport de marchandises en euros pour 1000 t/km	25,92	4,57	1,52

Chiffres cités dans le document *Canal Seine Nord, Voies Navigables de France, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 2002*

**Compte tenu de la faible consommation énergétique du transport fluvial et de la modicité de sa contribution à l'effet de serre, la taxe sur les carburants demandée par nos associations aurait pour conséquence à la fois de stopper la croissance des transports dans leur ensemble et d'en rééquilibrer les modes en redonnant une place justifiée à la voie d'eau.**

Dans notre région, les potentialités de développement du transport fluvial sont de deux sortes : la modernisation des canaux existants et la réalisation de la liaison Seine Nord.

**La modernisation des canaux existants** présente l'avantage de ne pas créer de nouvelle coupure. Elle suppose le relèvement des ponts, notamment celui des ponts du canal à grand gabarit Dunkerque – Escaut qui a été décidé dans le cadre du contrat de Plan Etat – Région. Relever les ponts à 5m50 – hauteur prévue –

permet le passage de péniches à deux niveaux de containers. S'il avait été décidé de les relever à 7m25, la circulation de péniches à trois niveaux de containers aurait été possible, mais cette possibilité n'a pas été retenue.

Quant à la **liaison fluviale Seine-Nord à grand gabarit**, elle offrirait une alternative intéressante à l'A24, en reliant aux autres canaux, notamment au canal Dunkerque – Escaut, l'Oise, et, par conséquent la Seine, qui ne sont pas saturées et présentent même d'importantes réserves de capacité. La concertation sur l'intérêt de Seine-Nord a déjà eu lieu : en 1993 - 1994, un débat interrégional, coordonné par le Préfet de

Picardie, a conclu à l'opportunité économique de ce projet.

Les années suivantes, les études et la concertation, à laquelle a participé Nord Nature, ont porté sur le choix du fuseau. Un nouveau canal impose bien sûr une coupure du territoire, mais c'était finalement le tracé le plus économique et le moins dommageable pour l'environnement, le tracé proche du canal du Nord, qui avait été retenu.

Malheureusement, la réalisation de la liaison Seine-Nord n'a pas été engagée par le précédent gouvernement et le rapport d'audit la remet en cause.

Pourtant la multimodalité entre route, fer et voie d'eau a été prévue. De gros financements ont été investis dans la plate-forme multimodale de Dourges qui est en cours de construction. Mais cette plate-forme risque d'être vouée à l'échec si l'on construit l'autoroute A24 et si l'on retarde la réalisation de Seine-Nord (2).

### Le fer

Le transport ferroviaire n'est pas inoffensif, car il fonctionne à l'électricité fournie par nos centrales thermiques ou nucléaires. Il consomme toutefois moins d'énergie et il est moins polluant que le transport routier.

Le combiné rail – route mérite d'être développé à partir des voies existantes, car il permettrait d'éviter le transport routier de marchandises sur longues distances.

Si pour des raisons de saturation de nouveaux itinéraires destinés au fret doivent être aménagés, ils auront l'inconvénient de créer de nouvelles coupures, mais ils éviteront d'aggraver l'effet de serre.

### Les routes

La rénovation et l'aménagement de certains axes routiers déjà existants,



par exemple la mise à deux fois deux voies de la nationale 41 déjà engagée dans le cadre du Contrat de Plan, seraient aussi une solution préférable à l'A24 : elle n'empêcherait malheureusement pas la pollution, mais elle éviterait une nouvelle coupure de l'espace. Je ne développerai pas ici ces solutions : elles ont déjà été présentées dans la revue par M. Vivier (2).

L'éventuelle construction de tronçons de routes

permettant de faire converger une partie du réseau routier vers Dourges contribuerait par ailleurs à l'utilisation de modes de transports moins polluants.

Enfin la mise à deux fois deux voies de la nationale Amiens-Arras améliorerait les liaisons avec Amiens sans qu'il soit nécessaire de construire une autoroute.

## Le rééquilibrage des modes de transports pour les passagers

---

L'augmentation du prix des carburants incluant les coûts externes des transports serait sans doute impopulaire, mais quand l'épuisement du pétrole approchera, l'augmentation du prix atteindra brutalement des taux exorbitants et une société qui ne s'y sera pas préparée risque d'être confrontée à des ruptures brutales des modes de vie ainsi qu'à des bouleversements économiques et sociaux beaucoup plus douloureux.

Une augmentation calculée juste assez pour stopper la croissance du transport routier puis amorcer sa décroissance inciterait sans doute les personnes qui le peuvent, soit à accepter un emploi près de leur domicile, soit à s'installer comme autrefois près de leur lieu de travail au lieu de faire construire un pavillon à des lieues

de là. Elle inciterait les autres à utiliser davantage les transports en commun quand ils existent.

En ce qui concerne l'autoroute A1 dans notre région, la saturation concerne surtout le tronçon compris entre Carvin et Lille où circulent en moyenne plus de 100 000 véhicules par jour. Beaucoup trop d'emplois sont concentrés sur Lille et si les projets prévus dans le schéma directeur se réalisent, ils vont aggraver cette tendance. Une meilleure répartition des emplois dans la région là où c'est possible, une amélioration des transports ferroviaires et des conditions annexes (possibilité de stationnement près des gares, salles d'attente suffisantes...), les possibilités de contournement de Lille par amélioration des voies existantes aideraient sans doute à la diminution des véhicules individuels sur l'A1.

## Contre l'A24 la mobilisation s'organise

---

Compte tenu du poids du lobby routier et autoroutier, il ne suffit pas que nous intervenions en tant que représentants de Nord Nature dans les commissions relatives aux transports qui se déroulent à huis clos. Il faut aussi que l'opposition s'exprime à l'extérieur.

C'est pourquoi nous avons organisé sur l'A24 et la liaison Seine Nord deux réunions publiques, l'une à Arras le 26 mars 2003, l'autre le 5 avril à Lille, lors de l'Assemblée générale de la fédération. La présence de plusieurs personnalités, dont celle de Jean-François Caron, vice-président du Conseil Régional, a témoigné de l'importance de la question.

Du côté de nos associations affiliées, "ça bouge"

aussi le long du tracé présumé de l'autoroute, avec PLAINE, Lorgies Campagne, Lestrem Nature, Noeux Environnement, Hersin Nature, Béthune Nature, Nord Nature Arras, Nature et Vie... Comme au temps de "l'A1 bis" la mobilisation s'organise.

(1) *Canal Seine Nord*, document Voies Navigables de France / Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, mars 2002

(2) *Projet de grandes infrastructures régionales : risques d'incohérence*, par Emile Vivier, revue de Nord Nature, n°107, 2002

*La voie d'eau bouge*, par Emile Vivier, revue de Nord Nature, n°109, 2002