

Extrait du FAKIR | Presse alternative | Edition électronique

<http://www.fakireditions.info/Picardie-zone-logistique-2.html>

Picardie, zone logistique ? (2)

- Articles -



Date de mise en ligne : vendredi 1er septembre 2006

Copyright © FAKIR | Presse alternative | Edition électronique - Tous droits

réservés

Un aéroport, un canal à grand gabarit, des autoroutes, des pôles logistiques, etc.

Hier « grenier à blé de la France », la Somme deviendra demain « le hangar de l'Europe ».

Monsieur le maire a fait un rêve...

« Avec ce canal, on peut avoir des retombées touristiques très intéressantes », s'enthousiasme Jean-Pierre Viénot, le maire de Péronne.

Fakir : Touristiques ? C'est-à-dire ?

J-P.V : Eh bien, imaginez : franchir la vallée de la Somme, au sud de Péronne, par un pont-canal de 1300 mètres de long, 26 de hauteur, je n'aurais pas la prétention de comparer cet ouvrage au pont de Millau, mais plus modestement, on peut avoir des effets. Un peu plus en amont, l'écluse de Moislains, de 25 mètres de haut, c'est une véritable curiosité touristique... De gros bateaux de plaisance pourront y circuler, ce qui signifie que les gens viendront faire une escale aussi chez nous.

Voilà Péronne transformée en Louxor ! Côté sciences-fiction, nous avons trouvé un enfant caché de Jules Verne...

Les habitants, eux, se montrent plus sceptiques quant à cette huitième merveille de Bouygues et à son pouvoir d'attraction : « Lors d'une réunion fin 2005, raconte un riverain, Jean-Pierre Viénot était emballé : bateaux-hôtel, restaurant panoramique au niveau du pont-Canal, ascenseur à bateau, musée de la batellerie, un vrai feu d'artifice...

- Pourquoi pas une base hélico dans les pylônes aussi ? » plaisante son voisin.

C'est que le maire de Péronne récite, quasiment, l'argumentaire servi par VNF : « Ce canal a un potentiel touristique certain, annonce Vincent Foucrier, délégué territorial. Une halte fluviale tous les 20 kilomètres pour les bateaux de plaisance, un port d'escale à Péronne, un pont-canal exceptionnel qui attirera inmanquablement les gens. Nous avons également prévu des activités de loisirs nautiques le long du tracé... » Et de lire, sans rire, dans l'étude que « les dimensions du canal Seine-Nord permettent d'envisager des croisières à bord de paquebots fluviaux. » Et le Santerre disposera bientôt d'un aéroport de proximité pour accueillir le flux de globe-trotteurs...

D'autant que le maire de Péronne a d'autres idées novatrices dans sa bétonnière : « Je voulais faire une rocade, enterrée sous le pont-canal, mais le projet est remis aux calendes grecques pour le moment, bien que les ingénieurs m'aient dit que c'était tout à fait envisageable. Au sud de Péronne, au niveau du hameau de Halles, le pont sera masqué par des peupliers, vous savez, certains atteignent 15-20 mètres. » Et pourquoi pas disposer des faux palmiers, tout le long, façon Vallée du Nil ?

Hormis cette mue de la Picardie en Riviera, quelles retombées économiques sont prévues ? Rien de clair. Juste des constructions de zones portuaires, des espoirs de « pôle logistique », et le rêve que ce canal à proximité attirera, qui sait ?, une usine...

Qui n'en veut ?

C'est « *Voies Navigables de France* » qui pousse à la roue, qui lance des études, etc. Cet « *Etablissement Public Industriel et Commercial* » préparant sa privatisation, VNF entrerait volontiers en Bourse avec cette dot de l'Etat. D'où son lobbying jusqu'à Bruxelles : « *VNF a fait la promotion du canal à la Commission, raconte Markus Lichti, de la Fédération européenne Transports-Environnement. Ils sont venus avec des belles brochures, des images en couleur, mais les ONG présentes sont demeurées sceptiques, et très prudentes au vu de l'impact sur les biodiversités.* »

La Commission, justement, réclame un développement des infrastructures. Parmi ses priorités, elle a néanmoins rétrogradé le dossier du canal... au profit d'une accélération de l'autoroute A 24. Et l'on ignore à quelle hauteur l'Union raquera.

Ça flotte encore davantage à la Région : d'abord, avec l'opposition de tous les élus Verts, pourtant dans la majorité. Ensuite, même au PS : favorable, a priori, au « *développement économique de la Picardie* », estimant qu'« *on ne peut pas se passer du canal* », l'addition les fait désormais frémir. « *Y a un an encore, après le choc de Flodor, remarque Valérie Kumm, conseillère régionale socialiste (et du coin de Péronne), c'était pour nous l'espoir de créer des emplois. Mais aujourd'hui, ça ne paraît plus concluant. On ne peut pas supporter un tel coût pour un projet qui est mené par-dessus la jambe. Qu'ils revoient leur copie, et on verra.* »

Le doute s'insinue même chez le conseiller général, Pierre Linéatte (PS) : « *Le projet qui semblait si idyllique apporte aujourd'hui plus de questions que de certitudes* » (bulletin du canton de Péronne, 2006).

Les Amis d'Halles, un groupe de riverains, s'inquiètent de « *leur cadre de vie* », de même que les associations France Nature Environnement et Picardie Nature. Mais eux, on s'en fout, ils ne filent pas de pognon.

Reste le maire de Péronne, absolument emballé : un vrai chargé de com' de VNF.

Bref, on est loin d'atteindre à la radieuse unanimité qui transparaît dans la presse régionale..

Combien ça coûte ?

Entre 3,1 et 3,7 milliards.

Pas de centimes, pas de francs, non : d'euros. Soit dix années du budget, environ, du Conseil Général de la Somme. C'est dire si le canal Seine-Nord constitue un investissement colossal.

Et les chiffres fluctuent librement : « *En moins d'un mois, on passe de 2,6 milliards d'euros à près de 4 milliards, indique Philippe Muhlstein, ce qui change tout par rapport à la rentabilité du projet. On nous annonce une participation de l'Etat à hauteur de 40-50 %, je veux bien voir ça. Ensuite, les collectivités territoriales financeraient à hauteur de 25 %. Là encore, avec les dépenses qui s'accumulent au niveau local, je crains qu'on soit loin du compte. Enfin, les entreprises seraient sollicitées pour 10-20 %. Il faudrait déjà des garanties, un partenariat public-privé est souvent très fragile...* »

Quant aux poches qui paieront, le délégué territorial de VNF n'apporte guère de précisions : « *En ce qui concerne le financement, rien n'est encore définitivement fixé, avance prudemment Vincent Foucrier. Le dossier est en cours d'étude au ministère des Transports, on connaîtra la décision en 2007.* » Et c'est bien sûr cette facture qui inquiète : autant les élus locaux, la plupart, se montrent favorables à ce New Deal, autant la future addition leur colle déjà des migraines.

Et une question, subsidiaire, demeure : que fait-on de l'ancien canal et qui va payer pour l'entretenir ? C'est une patate chaude que se refilent, aujourd'hui, les différents acteurs.

Même si l'idée était abandonnée, ces tergiversations ne seraient pas perdues pour tout le monde : le pré-projet a déjà englouti 37 millions d'euros. Qui s'ajoutent aux trois millions d'euros déjà dépensés pour le pré-pré-projet, abandonné en 1997. « *C'est une véritable pompe à fric* », s'insurge un proche du dossier à VNF.

Ch'Fakir va bientôt ouvrir un cabinet d'audit. A coup sûr, les responsables politiques nous missionneront...

Le hangar de l'Europe

Un aéroport dans le Santerre pour décharger Roissy, un canal à grand gabarit pour relier Amsterdam à la Seine, l'autoroute A 1 doublée de l'A 24 plus l'A 16 plus l'A 29... Plus ça va, plus l'avenir se dessine pour la région : une zone de transit qui dessert et déleste Paris.

« *Un tuyau à poids lourds.* » Voilà comment apparaît la Picardie dans une étude, datée de 2004, de l'Observatoire régional des transports et consacrée au « *secteur de la logistique* » : « *la région est devenue progressivement un espace d'accueil (...) pour les entrepôts et plate-formes des distributeurs, prestataires* », ceci avec une « *vocation internationale* ». Car voilà notre nouvelle « *vocation* » : hier nous étions le « *grenier à blé de la France* », demain nous deviendrons le hangar du Nord de l'Europe.

Rien qu'entre 1994 et 1999, l'emploi dans la logistique a augmenté trois fois plus vite en Picardie qu'en France (+7,2 % contre +2,5 %). Et de 530 à 700 postes pourraient se créer chaque année. On s'en réjouirait, au fond. Sauf que, nuance une autre étude, ces boulots « *se caractérisent par une précarité relativement importante (forte proportion d'intérim et de contrat à durée déterminée)* » (Observatoire régional de l'emploi et de la formation, 2002).

A moins que, rêvons, pour lutter contre les délocalisations, contre le chômage, contre la pollution, contre les camions, et les cargos, et les avions qui vont et viennent de Chine jusqu'ici, on ne choisisse une voie inverse à la mondialisation : relocaliser l'économie. Le seul « *développement durable* », sans doute, qui vaille vraiment...

(article publié dans Fakir N°29, juillet 2006)