

Perspectives de décarbonation de la logistique par le développement infrastructurel fluvial

*Analyse urbanistique, historique et épistémologique du projet
européen Seine-Escaut*

Acronyme du projet de recherche doctorale :
DécarFlu

1. Résumé

Dans une perspective de lutte contre le dérèglement climatique et de préservation de l'environnement, l'Union européenne (UE) porte une politique des transports volontariste afin d'opérer une transition énergétique du secteur. Pour ce faire, le déploiement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) favorise des grands projets infrastructurels ferroviaires et fluviaux. Ce faisant, l'UE souhaite augmenter le transport fluvial de 50 % d'ici 2050.

Afin de revitaliser ce mode en perte d'attractivité depuis les années 1970, *a fortiori* en France, le projet Seine-Escaut voit le jour. Cet ambitieux réseau vise à relier le bassin de la Seine (Paris, Rouen, le Havre) au bassin de l'Escaut (Dunkerque, Anvers-Bruges) à grand gabarit. Au cœur de ce projet évalué à 13 milliards d'euros, le canal Seine-Nord Europe (CSNE) constitue le « chaînon manquant ». Cet ouvrage a pour objet de relier Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord) afin de permettre la circulation de bateaux transportant une cargaison de 4400 tonnes. Cette prouesse d'ingénierie évaluée à 8 milliards d'euros charrie avec elle d'immenses promesses : la suppression de 1 million de camions des routes de France chaque année¹ et la création de 50 000 emplois. Pourtant, soulignant l'incertitude de telles promesses, fondées sur l'attente d'effets structurants mis en doute par de nombreuses études empiriques, une opposition au « chantier du siècle » se structure dans les Hauts-de-France. Celle-ci défend une approche portée sur la sobriété, la défense du vivant et la lutte contre l'accélération de la mondialisation.

Ce PRD proposera une recontextualisation urbanistique, historique et épistémologique du mégaprojet Seine-Escaut, à partir de l'étude du CSNE en lui-même et de terrains comparatifs (canal Charleroi-Bruxelles, canal Albert et canal Rhin-Main-Danube). En étudiant ses promesses et en affinant la compréhension des interactions entre infrastructures fluviales, territoire et logistique, cette étude interdisciplinaire nous permettra d'étayer la compréhension urbanistique des « effets » des infrastructures de transport – ici particularisés au fret fluvial – et de discuter le potentiel transformateur d'une telle politique infrastructurelle.

Dans une perspective de recherche-action participative, nous proposerons une scénarisation de différentes trajectoires socio-techniques sous le prisme des transports sur le territoire du projet Seine-Escaut. Cette démarche qui s'inscrit dans les axes scientifiques de l'ITE permettra de proposer une discussion des politiques européennes en matière de fluvial, à l'aune d'enjeux préalablement identifiés comme la décarbonation du fret et de l'économie, la décongestion routière ou la lutte contre l'étalement logistique.

¹À l'échelle du projet Seine-Escaut, c'est même une suppression de 2 millions de camions des routes chaque année qui est attendue (Guimbaud, 2023).

Summary

In order to combat climate change and protect the environment, the European Union (EU) is pursuing a proactive transport policy in order to bring about an energy transition in the sector. To this end, the deployment of the Trans-European Transport Network (TEN-T) is promoting major rail and river infrastructure projects. In doing so, the EU aims to increase river transport by 50% by 2050.

To revitalise this mode of freight transport, which has been losing popularity since the 1970s, particularly in France, the Seine-Scheldt project was launched. This ambitious network aims to connect the Seine basin (Paris, Rouen, Le Havre) to the Scheldt basin (Dunkirk, Antwerp-Bruges) with large-gauge railways. At the heart of this project, estimated to cost €13 billion, the Seine-Nord Europe Canal (CSNE) is the "missing link". The purpose of this project is to connect Compiègne (Oise) and Aubencheul-au-Bac (Nord) to allow boats carrying 4,400 tonnes of cargo to navigate. This project, estimated to cost €8 billion, holds immense promise: the removal of 1 million trucks from French roads² each year and the creation of 50,000 jobs. However, highlighting the uncertainty of such promises, based on expectations of structural effects that have been called into question by numerous empirical studies, opposition to the "project of the century" is taking shape in the Hauts-de-France region. This opposition advocates an approach focused on reduced logistics flows, the protection of life and the fight against the acceleration of globalisation.

This doctoral research project will propose an urban, historical and epistemological recontextualisation of the Seine-Escaut megaproject, based on the CSNE study itself and comparative case studies (Charleroi-Brussels Canal, Albert Canal and Rhine-Main-Danube Canal). By studying its promises and refining our understanding of the interactions between river infrastructure, territory and logistics, this interdisciplinary study will enable us to underpin our urban planning understanding of the "effects" of transport infrastructure – in this case specifically river freight – and to discuss the transformative potential of such infrastructure policy.

From a participatory action research perspective, we will propose a scenario for different socio-technical trajectories through the lens of transport in the Seine-Escaut project area. This approach, which is in line with the institute's scientific priorities, will enable a discussion of European river transport policies in light of previously identified challenges such as the decarbonisation of freight and the economy, road congestion and the limitation of logistical sprawl.

²On the scale of the Seine-Scheldt project, it is even expected that 2 million trucks will be taken off the roads each year (Guimbaud, 2023).