

## Canal Seine-Nord Europe : aurions-nous été entendus ?



En février 2016, l'OTRE dénonçait le projet pharaonique du Canal Seine Nord Europe (CNSE) en raison d'une part dans sa démesure financière mais aussi dans ce qu'il constituait une menace pour le transport de conteneurs français.

Sous le titre "*Canal Seine-Nord Europe ou comment détruire le transport routier de conteneurs français !*"(1), nous dénoncions ce qui n'était encore qu'un projet pour le gouvernement de l'époque. À grand renfort d'entretiens et de discours, le gouvernement d'alors faisait part de son intention de mener les travaux à bon port... Sauf que précisément, très vite, l'OTRE estimait que le port n'était pas le bon ! Et nous citons, à l'époque, les propos d'un responsable politique qui déclarait dès 2015 : "*Le canal Seine-Nord, c'est conforter Anvers et Rotterdam comme les portes d'entrée de l'Europe, au détriment du Havre, de Dunkerque et de Calais*". Propos abondés par un économiste de renom qui écrivait sur son blog, "*parce que l'avenir d'une nation se décide depuis des millénaires par l'avenir de ses ports, par lesquels transitent encore 80% du commerce mondial (...) on a choisi sans en débattre*" le projet de canal "*qui détruit Le Havre au bénéfice d'Anvers et de Rotterdam*". C'est Jacques ATTALI qui écrivait ces lignes. Les propos du responsable politique évoqués plus haut, sont ceux d'Edouard PHILIPPE, à l'époque député maire du Havre. L'OTRE l'avait saisi pour l'alerter des conséquences mortifères pour le pavillon français du transport de conteneurs de la création du CNSE.

## **Le chantier a démarré courant 2016.**

Alors que François HOLLANDE avait qualifié d'irréversible la tenue du chantier au mois d'avril 2017, la nouvelle ministre des Transports, Elisabeth BORNE, a, elle, fait comprendre, au Sénat, le 10 juillet dernier que le projet n'est pas franchement dans les priorités du gouvernement. *"Il y a eu des promesses faites sans vision d'ensemble. L'addition des engagements pris ne passe pas dans la trajectoire des dépenses publiques. Le président a décidé une pause en attendant une loi de programmation quinquennale équilibrée"* (2), a dit la ministre.

## **Cohérente dans sa position, l'OTRE affirme qu'il s'agit là d'une très bonne nouvelle.**

D'abord parce qu'elle ne détournera pas le fret au profit des ports du Nord, néerlandais ou belges ; ensuite, si le projet est effectivement définitivement abandonné, il évitera le pharaonisme d'un projet mettant à mal l'environnement. On se souviendra en effet que le CSNE doit être tracé entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, sur 107 km de longueur, 54 m de largeur et 4,5 m de profondeur ; le dénivelé total sera de 106 m ; 61 ponts routiers ou ferroviaires seront relevés. Le tracé comporte trois ponts-canaux et six écluses : une septième, prévue au bief de partage, a été supprimée au profit d'une tranchée de 50 m de profondeur qui exigera d'énormes déblais. Mais qu'on se rassure : des pistes cyclables et des sentiers sont prévus le long du canal, et même un mur d'escalade !

Incohérence d'un projet de canal qui bat en brèche les fondamentaux environnementaux comme ceux définis à la COP 21 : 2 000 hectares de terres agricoles sacrifiés, des dizaines de millions de mètres cubes d'eau prélevés pour sa mise et son maintien en eau...

Economiquement, chaque année, 7,5 millions de conteneurs arrivent en France, dont 2,5 seulement par les ports français. 85 % de ces boîtes sont acheminées par la route... Or, avec le CNSE, ce n'est pas l'hinterland du Havre qui sera élargi à l'Europe du Nord mais celui d'Anvers et Rotterdam qui sera renforcé en France au détriment des ports français au détriment du Havre bien sûr mais aussi des ports de Calais et Dunkerque. Ce qu'en synthèse dès 2015, le futur Premier ministre, nomme *"un projet démesuré, d'une naïveté déconcertante, un gâchis économique et environnemental"*.

Les tenants du projet en France, de Valérie PÉCRESSE à Martine AUBRY, en passant par Xavier BERTRAND, rappellent que ce chantier à plus de 4,5 milliards d'euros doit permettre de créer 10

000 emplois. Certes, on peut concevoir le souci social de ces élus locaux. Mais 10 000 emplois précaires créés pour mener à bien la construction d'un canal, pèsent-ils davantage que tous ceux cumulés et détruits définitivement dans les entreprises de transport majoritairement TPE et PME, impactés par les flux portuaires ? Et nous n'évoquons ici que le transport routier... Mais combien d'autres salariés seront directement menacés ?

Le coût de cette démesure du CNSE, ce sont 4,5 milliards d'euros. Et si le montant de cet investissement était mis à profit pour la rénovation des infrastructures secondaires ? Naïveté ? Peut-être... Mais à l'heure où est préconisée une forme de résurrection de l'écotaxe ou de péages sur les routes secondaires, on ferait bien d'y réfléchir...

**Philippe BONNEAU**

(1) - OTRE News n° 602 février 2016

(2) - Le Monde 11 juillet 2017