

## **Canal Seine-Nord Europe : Comment détruire le transport routier de conteneurs français !**

Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, cette opération majeure de travaux publics, présentée comme « le premier grand chantier d'infrastructure de transport de marchandises du siècle dans le rapport remis au gouvernement par le député du Nord Rémi PAUVROS, vise à creuser un canal long de 106 km entre l'Oise et le canal Dunkerque-Escaut, d'un coût évalué à 4,5 milliards d'euros qui permettra une liaison fluviale en continu entre le Benelux et la région parisienne.

Ce projet, dont la France espère un financement à 40 % de l'Union européenne, doit débuter en 2017 pour une mise en service en 2023. Il est censé apporter la « compétitivité » aux ports français, aux entreprises par une baisse du coût du transport, et contribuer « à la transition énergétique, en permettant le report modal vers un mode écologique ».

Or, l'OTRE estime que ce sont les ports flamands et néerlandais, notamment Anvers et Rotterdam, que nous aidons à capter une part encore plus importante des flux économiques maritimes, des activités et des emplois. Ce projet se fera au détriment du Havre, premier port français pour le transport de conteneurs, de Dunkerque et de Calais, et contre les transporteurs routiers de conteneurs français qui sont à terme bien menacés. Directement. Toutes les entreprises de l'hexagone le sont !

En lien avec nombre d'acteurs économiques et sociaux, notamment l'OTRE, le député-maire du Havre, Edouard PHILIPPE, a le premier tiré la sonnette d'alarme mi-mars 2015 en déclarant. « 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 ».

Au-delà de l'impact économique, on notera encore l'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.

En revanche, le projet d'autoroute ferroviaire d'acheminement du fret entre Le Havre et l'Europe centrale par Amiens et Châlons-en-Champagne (160 millions d'euros) est loin de cette démesure du canal Seine-Nord évalué à 4,8 milliards d'euros... Au surplus, il répond aux exigences économiques et à celles du développement durable, il préserve les intérêts économiques de nos territoires et la vocation maritime de la France, les entreprises de transport routier et s'inscrit dans le cadre de la politique européenne des grands corridors multimodaux dans lequel la route joue son rôle.

Sur son blog, il y a quelque temps, l'économiste Jacques ATTALI, a estimé qu'il faut privilégier le

développement du Havre « 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 ». Or, selon lui, « on a choisi sans en débattre » le projet de canal « qui détruit Le Havre au bénéfice d'Anvers et de Rotterdam. On a choisi le Nord contre la Normandie, en prétendant qu'on peut favoriser les deux ».

Dans cette même dynamique, l'ancienne maire de Rouen et ex ministre des sports Valérie FOURNEYRON a demandé, en juin 2015, la tenue d'une table ronde au secrétaire d'État chargé des transports Alain VIDALIES... Plus de six mois plus tard, on attend encore !

En février 1517, François 1er, roi de France, décidait la création du port du Havre. Quasiment cinq cents plus tard, d'un François à l'autre, l'État aura-t-il la même intuition du développement économique de ses territoires ? Saura-t-il percevoir qu'il est parfois des choix funestes ? Certains, qui ne veulent pas disparaître, le lui disent ! Nous sommes de ceux-là.