

Monsieur Patrick JAYET
Jean-Marie ALLONNEAU
Jean-Pierre LIGNIER

Commissaires enquêteurs

Saint-Ouen, le 12 octobre 2020

Objet : Enquête publique – Canal Seine-Nord Europe - SNE

Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Le groupe Alternative Écologiste et Sociale du Conseil régional d'Île-de-France regroupe des conseillers régionaux et conseillères régionales dont l'objectif est d'agir pour une transformation du territoire francilien qui permette à toutes et tous de vivre dignement, dans un environnement sain, solidaire, qui laisse de la place à toutes les formes de vie et qui soit compatible avec les enjeux écologiques.

Nous avons pris connaissance des différents éléments présentant le projet de canal de liaison Seine-Nord-Europe SNE. Ce projet, développé dans les années 1950, prévoit la construction d'un canal à grand gabarit pour des bateaux fluviaux de 4400 tonnes entre le bassin de la Seine et celui de l'Escaut. Il est largement critiqué pour ses dimensions très importantes. En effet, le Canal Seine Nord ne semble plus répondre aux enjeux actuels et représente même un contresens en matière de politique de transport responsable et durable, au regard des dégâts environnementaux qu'il engendrerait (impact sur la ressource en eau et la biodiversité) et de son faible apport en matière de report modal. S'il était réalisé, il absorberait au moins 5 milliards d'euros et produirait 50 millions de m³ de déblais de riches terres agricoles. **Le groupe Alternative Écologiste et Sociale émet donc un avis défavorable au projet de Canal Seine-Nord-Europe.**

Conseil régional

57, rue de Babylone – 75359 Paris cedex 07 SP
Tél. : 01 53 85 53 85

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

En préalable, nous pensons que ce projet, démesurément colossal, va de fait impacter l'environnement dans lequel il s'intègre. Face à de tels bouleversements pour la faune et la flore, nous militons pour un redéploiement de ces investissements vers des infrastructures déjà existantes, qui permettrait une mixité de transport entre le mode ferré et fluvial. Alors que l'urgence est au développement du réseau ferré de transport de marchandise, il est déraisonnable de poursuivre des travaux et aménagements allant dans le sens de ce projet, dont l'empreinte carbone excédera toujours celle du rail, pour des coûts de construction deux fois supérieurs. Alors que les impératifs écologiques incitent à relocaliser notre économie, ce canal a pour finalité d'augmenter les volumes de matières transportées avec les ports de la mer du Nord. C'est-à-dire qu'il s'agit d'une infrastructure favorisant un développement excessif du transport international de marchandise, contribuant ainsi fortement au réchauffement climatique.

1. De fausses promesses, et des conséquences, sur les réseaux de transport déjà existants

La route est malheureusement devenue, et de loin, le mode de transport privilégié pour le fret. Le trafic routier tire sa croissance continue de la souplesse du porte-à-porte et des conditions préférentielles dont il bénéficie vis-à-vis des autres modes. Le projet SNE promet d'alléger le trafic routier, particulièrement dense dans la zone concernée. Mais en fait, seule une très faible part des 50 Mt de marchandises qui encombrant l'A1 est transportable par voie fluviale, à cause du type, de la diversité des origines et destinations des marchandises transportées. Quoi qu'en dise le pétitionnaire, il est clair que la voie d'eau prend principalement son trafic au rail, plutôt qu'à la route. Or le transport ferroviaire est préférable au transport fluvial du point de vue des émissions de gaz à effet de serre.

Le tronçon concerné par le projet CSNE intègre un gabarit plus large que la norme française, alors qu'en amont et en aval ce gabarit ne pourra pas circuler, de nombreux canaux étant plafonnés à 3000 tonnes. Les hypothèses de trafic de volumes transportés, de recettes, de création d'emplois directs et indirects semblent irréalistes et ont été maintes fois critiquées.

Aussi, ce projet titanesque ne propose pas d'alternatives durables au transport routier. Il mobilise une dotation régionale de 110M€ qui auraient pu être utilisée pour le développement de modes de transports moins polluants, de nouvelles alternatives de transports collectifs ou encore du fret ferroviaire. Loin de favoriser le transport fluvial, le Canal Seine Nord peut le fragiliser. Il concentre les investissements sur un chantier gigantesque au détriment du réseau historique de canaux de petit ou moyen gabarit qui souffre d'investissements non réalisés. Il ignore le rôle que peuvent jouer les ports français comme ceux du Havre et de Dunkerque alors que la Manche offre un débouché direct au transit des marchandises vers le bassin parisien par les ports du Havre, de Rouen et de Gennevilliers. Ces ports craignent d'ailleurs fortement les conséquences du canal Seine Nord.

La réalisation d'un véritable report de la route vers des modes de transport de marchandises plus vertueux doit passer par une réelle identification et facturation des coûts externes que fait peser le trafic routier. De telles politiques doivent permettre de financer l'entretien et la remise en service des réseaux fluviaux et ferroviaires existants, sans focaliser les investissements sur un unique projet d'ampleur démesurée.

2. Un coût financier démesuré, au service d'une mondialisation toujours plus importante des échanges

Au-delà du choix à faire entre le fléchage des investissements disponibles pour développer notre réseau national et régional de transport de marchandises, il convient aussi de préciser le montage financier du projet, tel que présenté dans le cadre de cette enquête publique. Le pétitionnaire appuie l'équilibre de son projet sur la promesse de la fourniture par l'État du milliard d'euros manquant au financement de SNE, faite par Emmanuel Macron le 22 novembre 2019. Cette promesse doit être considérée selon la réalité suivante : l'Agence de financement des infrastructures (AFITF) ne dispose pas de ce milliard et devrait recourir à un emprunt. De plus, les 750 à 900 millions nécessaires à la Société du canal SNE sont tributaires d'une taxe à prélever par la région Hauts-de-France, mais les contours de cette taxe ne sont pas encore définis. D'un côté, le projet avance techniquement à grands pas vers sa réalisation. De l'autre, il n'est toujours pas financé.

Alors que les impératifs écologiques incitent à relocaliser notre économie, ce canal a pour finalité d'augmenter les volumes de matières transportées avec les ports de la mer du Nord comme Anvers ou Rotterdam, renforçant un schéma économique globalisé qui repose sur la croissance des quantités transportées et des distances parcourues, mettant en danger les ressources naturelles et contribuant au réchauffement climatique.

En effet, la rentabilité économique de SNE est basée sur une progression continue de la production céréalière. Ces prévisions dépassent pourtant les capacités des terres cultivées, qui sont pourtant au maximum de leur productivité depuis des décennies. Il n'est donc pas raisonnable de parier sur une telle croissance. Le pari fait par certaines analyses des flux de transport d'une croissance illimitée des flux mondiaux de denrées alimentaires s'appuie sur une vision partielle et insuffisante des évolutions sociales et économiques.

En France, la tendance est à une prise de conscience écologique sur les habitudes de consommation. Une part de plus en plus importante de la population et de ses responsables se met à souhaiter à terme un retour des circuits courts, pour le bien de l'humanité et de la planète. Ces changements de comportement des consommateurs font croître la demande de produits locaux. C'est pourquoi les grands projets du passé, fondés sur un accroissement massif des transports sur de longues distances, doivent impérativement être réexaminés à la lumière des nouvelles tendances et exigences du XXI^e siècle.

Conséquence sur l'environnement, le projet, tel que présenté par le pétitionnaire, dégradera fortement les paysages, la biodiversité et la ressource en eau sur un

périmètre allant de la frange du Vexin jusqu'à Conflans Ste Honorine. Il exercera une pression hydrique sur les zones concernées, et provoquera un prélèvement massif des eaux de surface, étant creusé en zone sèche. Ce prélèvement raréfiera l'accès à la ressource en eau et déséquilibrera les systèmes hydriques locaux. Ce qui aura des conséquences éminemment regrettables en termes de biodiversité et d'intensité du vivant en zone sèche comme en zone humide. En effet, à cette échelle les infrastructures sont une cause majeure de perte de sols. Le projet SNE, c'est 57 millions de m³ de déblais, dont 36 millions de m³ seraient à déverser dans la nature.

En conclusion, par son gigantisme, son coût financier, son impact limité voire contre-productif sur le transfert de marchandises, son probable impact économique négatif sur les ports du Havre et de Rouen, et surtout son impact certain sur la ressource en eau et la biodiversité des zones humides, **le Canal Seine Nord est aujourd'hui un projet obsolète et dispendieux, qui met à mal la résilience de nos territoire**. Nous proposons que les fonds qu'il mobilise soient orientés vers des transports de proximité et d'intérêt général.

L'histoire nous rappelle que la confiance dont témoigne le pétitionnaire concernant la validité de son projet ne gage en rien de la réalité de son exécution future. En effet les projets Rhin-Rhône ou SMSR nous montrent que la société sait faire des choix raisonnables au sujet d'infrastructures démesurées, pensées à une autre époque.

L'ensemble de ces raisons nous poussent à nous opposer à ce stade, à ce projet de Canal Seine-Nord-Europe.



Ghislaine Senée
Alternative Écologiste et Sociale
Présidente du groupe



Anne-Claire Jarry-Bouabid
Alternative Écologiste et Sociale
Vice-Présidente