

CANAL SEINE NORD EUROPE

UN PROJET QUI DOIT UNIR ET NON DIVISER LES TERRITOIRES

Pressé par Bruxelles, le gouvernement français a validé la construction d'un nouveau canal à grand gabarit devant relier, sur 100 kilomètres, l'Escaut au nord (depuis le canal Dunkerque-Escaut), et la Seine au sud (à Compiègne dans l'Oise), établissant ainsi une liaison fluviale directe entre les ports du nord de l'Europe et la région parisienne. 4.5 milliards seront mobilisés à cette occasion pour ces travaux titanesques dont une grande partie par les contribuables Français via l'Etat et les collectivités locales.

Sous réserve de corriger les conséquences potentiellement désastreuses pour l'environnement pointées dans le projet actuel, la construction de ce canal pourrait constituer un progrès certain, notamment parce qu'il encourage le transport fluvial au détriment de la route ou encore parce qu'il permettrait d'impulser une nouvelle dynamique économique dans des territoires fortement percutés par la crise économique et la désindustrialisation, en particulier en Picardie.

Sauf que, dans l'état actuel de la situation et parce que l'Europe comme l'Etat se refusent d'investir les sommes nécessaires pour assurer le dynamisme et l'attractivité des ports normands, ce projet de canal Seine Nord organiserait de fait une concurrence déloyale au profit des ports concurrents de Belgique, des Pays Bas et d'Allemagne.

En effet, les ports du Benelux s'appêtent à être dotés avec ce canal d'un couloir direct, véritable aspirateur à marchandises, vers l'Ile de France et par conséquent vers l'Europe du sud, alors que dans le même, le canal naturel reliant Paris à la mer, la Seine, voit ses ports délaissés depuis une bonne dizaine d'années par les investissements pourtant indispensables à leurs activités et à leur attractivité (Création de la chatière pour relier Port 2000 et le Canal de Tancarville, développement et entretien du réseau ferroviaire...).

Favoriser le fret fluvial et ferroviaire constitue une priorité qui ne doit pas être à géométrie variable. Par conséquent, avant d'investir massivement de l'argent public au service de nouvelles liaisons, l'Etat et l'Europe ont le devoir de remettre à niveau les infrastructures et réseaux de communication des ports normands.

Sans cet engagement, le canal Seine Nord affaiblira considérablement l'activité portuaire normande et donc l'économie régionale et nationale, parce que nos ports ne seront pas en mesure d'égaliser la nouvelle offre portée par ce nouveau canal.

Les besoins d'investissements en Normandie sont indispensables à la pleine réussite du nouveau canal Seine Nord : c'est à ce prix et uniquement à ce prix que ce projet servira bien l'ensemble des territoires et non certains au détriment des autres. Le futur canal doit favoriser la complémentarité des ports et non leur concurrence déloyale.

La Normandie et ses huit ports complémentaires, constitue un complexe portuaire unique en Europe, contribuant au dynamisme économique national, à l'emploi, à la compétitivité de la France.

Notre pays et sa façade maritime constituée de 4.000 kilomètres de côtes a la capacité et la vocation historique, géographique, de devenir le plus grand complexe portuaire d'Europe. Il suffit de regarder une carte pour le constater. Il est du devoir et de la responsabilité de l'Etat d'assurer non seulement la

sauvegarde de ce complexe, mais bien son développement et non de contribuer à celui des ports concurrents du nord de l'Europe parce que Bruxelles en a décidé ainsi.

Par conséquent,

La Communauté d'Agglomération du Havre (CODAH) exige que le Gouvernement établisse dans les meilleurs délais avec toutes les collectivités concernées, un programme d'investissements portuaires, fluviaux et ferroviaires, destiné à doter, sur 5 ans, les ports normands et l'axe Seine Le Havre - Rouen - Paris des outils nécessaires à la bonne conduite de leurs missions d'intérêt national, et, ainsi de favoriser leur plein exercice au moment de l'entrée en service du nouveau canal Seine Nord.

La Communauté d'Agglomération du Havre (CODAH) demande également à l'Etat de rendre public les engagements prévus dans le programme de construction du canal, considérant notamment le niveau d'argent public mobilisé, pour, d'une part, prévenir toute dégradation préjudiciable de l'environnement et, d'autre part, pour garantir que les emplois induits et promis pour la construction, puis la maintenance du canal servent bien l'emploi en France et non le recours à une main d'œuvre venue d'autres pays européens non soumis aux conditions du travail et de rémunération des salariés français. L'Europe et ses grands projets ayant trop souvent encouragés le dumping social.

Jusqu'à la satisfaction de ces deux conditions, la Communauté d'Agglomération du Havre (CODAH) s'opposera par tous les moyens à sa disposition, à la réalisation de ce projet qui ne remplit pas actuellement les conditions d'une pleine réussite pour tous mais qui, à contrario entrainerait un fort préjudice pour les ports normands, et notamment le port du Havre, et tous les emplois qu'ils portent.

Le Havre, le 25 juin 2015