



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>18227</b>	De <b>Mme Clémence Guetté</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Val-de-Marne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et cohésion des territoires
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > Dommages écologiques qu'engendrerait la réalisation du Canal Seine Nord Europe	<b>Analyse</b> > Dommages écologiques qu'engendrerait la réalisation du Canal Seine Nord Europe.
Question publiée au JO le : <b>28/05/2024</b> Question retirée le : <b>11/06/2024</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Clémence Guetté attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les dommages écologiques qu'engendrerait la réalisation du Canal Seine Nord Europe. Ce canal, promu comme un moyen de reporter le trafic routier sur un transport fluvial moins polluant, fait en réalité l'objet de nombreuses critiques quant à ses conséquences réelles. Ainsi, le rapport Massoni-Lidsky pointait en 2013 que seuls 3 à 4 % du trafic autoroutier pourrait se reporter sur le canal. Il aurait par ailleurs une importance emprise sur les sols : le projet de canal, long de 107 kilomètres, détruirait ainsi 2 300 hectares de terres cultivables. Ce canal consommerait également d'immenses quantités d'eau, alors même qu'il traverserait des départements aux nappes phréatiques déjà basses. C'est notamment la retenue d'eau de Louette qui inquiète : permettant de contenir 14 millions de mètres cubes d'eau, elle est 22 fois plus grande que la méga-bassine de Sainte-Soline. L'avis rendu le 2 mai 2024 par la commission d'enquête environnementale pointe ainsi les conséquences problématiques de l'alimentation du canal sur les nappes phréatiques en amont du barrage de Venette, ainsi que sur le débit des cours d'eau en aval. Sur le plan de l'emploi, le projet vante la dynamisation de l'activité professionnelle locale qu'il permettrait. Mais il semblerait au contraire qu'au vu des manquements dans l'offre de formation locale, le chantier serait obligé de recourir à des travailleurs d'autres départements, voire d'autres pays. Surtout, ce projet marginaliserait le port du Havre au profit des ports du nord de l'Europe. Or des solutions alternatives existent. Il serait possible, plutôt que de creuser ce nouveau canal, d'agrandir le canal du Nord déjà existant, en admettant une réduction du tonnage envisagé de 4 400 tonnes à 1 500 ou 2 000 tonnes. D'autres chantiers sont prioritaires et supposent des investissements conséquents, notamment pour permettre le développement du fret ferroviaire, essentiel à la transition écologique. Elle l'interroge donc sur la pertinence de persister dans ce projet titanesque aux conséquences écologiques néfastes au niveau local, plus avérées que ses bénéfices au niveau national.