

**Note du Bureau du Conseil Économique et Social de la région d'Île-de-France**  
Contribution au « Livre blanc » des acteurs locaux  
de l'Association Seine Nord Europe

---

Comme en 1994 et 2001, le CESR d'Île-de-France se prononce en faveur de la réalisation rapide de la liaison Seine Nord Europe et de son tronçon central en classe Vb (4400 tonnes). Cette infrastructure doit être considérée comme un outil « stratégique » indispensable pour offrir une alternative « durable » afin de réduire la part du transport routier dans le corridor nord européen. De plus, elle donnera à l'Île-de-France et aux ports de la Basse Seine l'ouverture fluviale à grand gabarit vers l'Europe du Nord Ouest, voire l'Europe Centrale et la Mer Noire, par le Danube. Elle peut également être considérée comme voie d'approvisionnement plus sûre que d'autres, notamment maritime.

Par ailleurs, le CESR rappelle que la voie d'eau est par excellence respectueuse de l'environnement et, hormis les investissements de départ, son coût d'exploitation est plus réduit que les autres modes.

Plus particulièrement, pour l'Île-de-France, ce projet offre une opportunité « innovante » pour favoriser l'attractivité et le développement de notre région en l'intégrant dans un espace solidaire plus large, le Grand Bassin Parisien. Offrant ainsi une réponse nouvelle au besoin de synergie avec les régions voisines.

En participant à la protection et à la valorisation de l'environnement et des ressources naturelles, il devrait apporter une réponse aux diverses contraintes relatives à la préservation des sites. Ainsi, il confortera la position de Paris comme première destination du tourisme international en y permettant l'accostage des grands bateaux de croisière fluviale.

### **Les aspects socio-économiques**

Seine Escaut est le maillon manquant d'une grande liaison qui constituera une ouverture entre l'Île-de-France et les ports de l'Europe du Nord. Il donnera accès au Rhin et au Danube. L'infrastructure devrait ainsi bénéficier non seulement aux départements desservis par le fleuve mais à l'ensemble du territoire francilien.

Au-delà du chantier lui-même (9.700 emplois), les emplois pérennes liés aux activités logistiques, au tourisme fluvial et aux autres activités annexes sont estimés entre 20.000/25.000 en 2030 et 35.000/45.000 en 2050 pour l'ensemble de la liaison.

Le trafic du Port Autonome de Paris (PAP) est aujourd'hui de 21,9 Mt et 100 000 EVP. Avec le canal à grand gabarit, il devrait progresser d'environ 25%.

Les enjeux sont importants que ce soit pour les granulats situés dans le Cambrésis et en Belgique pour lesquels la région est fortement déficitaire, les déchets, les produits agricoles, les produits métallurgiques notamment ceux de l'industrie automobile.

Pour répondre à cette perspective de développement, il faut en créer les conditions, à savoir :

- Préserver les emprises portuaires actuelles (Gennevilliers, Bonneuil, Limay...),
- Préserver du foncier au bord de la voie d'eau afin de permettre le développement de nouvelles zones portuaires,
- Intégrer l'enjeu du développement portuaire lors des reconversions de friches industrielles contiguës à la voie d'eau,

**Note du Bureau du Conseil Économique et Social de la région d'Île-de-France**  
Contribution au « Livre blanc » des acteurs locaux  
de l'Association Seine Nord Europe

---

- Privilégier le développement des zones logistiques embranchées au système ferroviaire et routier,
- Améliorer l'accessibilité routière et ferrée des ports en Île-de-France,
- Concevoir et commercialiser les quatre plates-formes multimodales intégrées au projet avec comme critères le recours prioritaire au transport fluvial et l'apport de réponses aux besoins logistiques de l'Île-de-France en lien avec son réseau portuaire.

**Deux observations pour donner le plein effet à cette opération :**

- 1) Il convient de mettre rapidement en cohérence les caractéristiques de l'Oise avec celles du canal. En effet, la rentabilité pourrait être réduite du fait de la limitation du tirant d'air (5,25 m) sur la rivière, certains ponts ne permettant le chargement que de 2 couches d'EVP alors que sur le canal 3 couches seront possibles avec un tirant d'air de 7 m.
- 2) Il est nécessaire de faire en sorte que soit réalisé conjointement, dès la construction du canal, des écluses pour les deux sens de circulation afin d'assurer une meilleure régularité des circulations et une réduction des temps de parcours.

**Les aspects environnementaux**

**1. Les effets du canal sur les crues de l'Oise**

Une réduction des crues doit être recherchée. L'importance des capacités d'écoulement proposées par le canal permettra d'abaisser sensiblement le niveau des crues de l'Oise-aval. En effet, ce dernier accélèrera la vitesse d'écoulement des eaux de l'Oise, évitant ainsi la conjonction des crues de l'Oise et de l'Aisne.

**2. L'approvisionnement de l'agglomération lilloise**

Le canal permettra un transfert des eaux et une amélioration de l'approvisionnement en eau de l'agglomération lilloise.

**3. La pollution**

Le transport fluvial est le mode le moins polluant. Les risques les plus importants sont liés aux collisions et à l'échouage des bateaux avec pour conséquence la pollution de l'eau. Des mesures devront être prévues dès la conception de l'ouvrage pour éviter ou limiter les effets : sur-largeur dans les avant-ports situés en courbe, majoration des quais d'attente aux écluses afin de permettre le respect des distances sécurité autour des bateaux transportant des matières dangereuses, dispositifs de protection des portes d'écluses, signalisation visuelle associée à une signalisation radar, surveillance et maintenance des ouvrages...

**4. L'insertion du projet**

Durant les travaux, les enjeux paysagers et environnementaux devront être largement pris en considération : réduction maximum des excavations, intégration dans les paysages à l'exemple de ce qui a été réalisé pour la liaison Rhin/Main/Danube.

### Le tourisme

Le canal ne devrait pas avoir une grande influence sur le tourisme fluvial car ce tourisme existe déjà sur les canaux du Nord et de St Quentin. Cependant la plaisance collective à travers le développement des croisières à bord de paquebots fluviaux comme sur le Rhin, le Rhône et la Seine actuellement ouvrent des perspectives de retombées économiques pour les territoires traversés. La région capitale sera le point de départ et d'arrivée de ces croisières, ce qui nécessitera la création de structures d'accueil suffisantes. Rappelons qu'il ne faut pas négliger non plus la visite des écluses (jusqu'à 30 mètres de dénivellation pour l'une d'entre elles) et la possibilité de développer le réseau cyclable interrégional et européen.

### Conclusion

Le CESR d'Île-de-France souhaite que soit engagée rapidement la réalisation de Seine Nord Europe. Comme pour les ports du bassin de la Seine, sa mise en service au plus tard en 2015 ouvrira des potentialités de débouchés importantes au Port Autonome de Paris, notamment en lui ouvrant un hinterland comparable à celui dont bénéficient déjà les ports maritimes et fluviaux du nord ouest européen.

Le canal répond aux enjeux du SDRIF adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008 notamment en matière d'Eco région et redonnera ainsi au fleuve un rôle primordial dans l'aménagement du territoire.

#### Pour mémoire, les différents avis du CESR :

- 18 septembre 2008 : Projet de SDRIF amendé suite à l'enquête publique et soumis au Conseil Régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008, Pierre MOULIÉ,
- 5 juillet 2007 : Projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional et soumis à l'enquête publique, Pierre MOULIÉ,
- 3 juillet 2003 : Territoires prioritaires inscrits au CPER 2000-2006, Pierre MOULIÉ,
- 4 novembre 2003 : Voie d'eau et infrastructures portuaires d'Île-de-France, Jean Marc SCHAEFFER,
- 21 mai 2001 : Réalisation de la liaison à gabarit européen Seine-Nord, Daniel RABARDEL,
- 7 février 1994 : Intégration des voies navigables d'Île-de-France au réseau à grand gabarit national et européen, Daniel RABARDEL.