



# Le canal Seine-Nord Europe : un projet écocidaire, inutile et destructeur

Collectif Stop canal – [contrelecanal-contact@riseup.net](mailto:contrelecanal-contact@riseup.net) – novembre 2023

## Contexte

Le Canal Seine-Nord Europe (CSNE) est un canal de 107 km visant à relier Compiègne (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord). C'est un maillon du projet Seine-Escaut, qui vise à créer un nouveau corridor entre la Seine et les ports du Nord (Anvers et Rotterdam) via l'Oise. Le Canal Seine-Nord Europe est donc intrinsèquement lié au projet Mageo<sup>1</sup> (Mise au gabarit européen de l'Oise), qui vise à modifier le lit et les berges de l'Oise entre Creil et Compiègne. L'objectif du canal est d'accueillir des bateaux de 185 mètres de long, 11,4 mètres de large et d'une capacité de 4 400 tonnes de chargement (gabarit européen Vb<sup>2</sup>). Dans les cartons depuis une trentaine d'années, les travaux du canal pourraient débuter en 2024, tandis que d'importants travaux préparatoires sont en cours en 2023. Véritable « chantier du siècle », le CSNE et ses 78 millions de m<sup>3</sup> de déblais<sup>3</sup> détrôneraient la LGV Tours-Bordeaux. Ce projet implique la construction de 6 écluses – « les plus importantes jamais construites en Europe<sup>4</sup> » –, 3 ponts canaux dont un de 1,3 km, la création de 62 ponts ainsi que le développement de 4 ports intérieurs. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) est l'établissement public local créé pour gérer les travaux et la promotion d'un tel projet.

### 1. Le Canal, un projet écocidaire

Alors que le Canal Seine-Nord Europe est présenté comme un projet « écologique », plusieurs points nous laissent penser le contraire :

#### a. L'accapement de l'eau

Pour parer aux pénuries d'eau saisonnières, la société du canal prévoit la construction d'une retenue d'eau de 14 millions de m<sup>3</sup>, soit l'équivalent de deux fois le volume de toutes les bassines des Deux-Sèvres réunies<sup>5</sup> ou de 22 fois celle de Sainte-Soline<sup>6</sup>. Il s'agit donc d'une **hyper-méga bassine** qui serait construite à Allaines (80) pour assurer en toute circonstance le niveau d'eau dans le canal. La SCSNE nous assure que le canal serait alimenté 90% du temps par pompage dans l'Oise, et que la retenue d'eau prendrait le relais dans les moments de plus faibles débits<sup>7</sup>. Selon eux, cette hyper-méga bassine n'aurait pas d'impact sur la ressource en eau car la bassine serait alimentée par pompage dans l'Oise et non dans les nappes phréatiques.

Au regard des quantités en jeu, cet argument nous semble largement contestable, car « toute l'eau qui est maintenue en surface par le canal ne va pas dans les nappes phréatiques<sup>8</sup> », et donc, cette eau accaparée en surface perturbe le cycle naturel de l'eau. Alors même que les bassins versants de l'Oise et ceux qui la

---

<sup>1</sup> D'après la VNF : « Les deux opérations MAGEO et CSNE font partie du même programme de travaux ». *Recueil des observations de l'enquête publique MAGEO* (2021), disponible sur le site de la mairie de Jaux : <https://www.jaux.fr/wp-content/uploads/2021/08/MAGEO-Recueil-observations-Enquete-Publique.pdf>

<sup>2</sup> Classification de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), 1992.

<sup>3</sup> Société du Canal : *Schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais*. p.8. <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/09/schema-directeur-gestion-appro-et-deblais-SCSNE.pdf>

À noter que cette quantité de déblais représente 3 fois le Grand Paris Express (<https://www.societedugrandparis.fr/sites/default/files/2023-06/167797-qwd0fd75eb.pdf>) ou 10 tunnels sous la Manche (<https://www.ouest-france.fr/europe/25-ans-du-tunnel-sous-la-manche-la-longue-epopee-d-un-chantier-hors-norme-6335833>).

<sup>4</sup> Société du Canal : Les écluses. <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/lessentiel-du-canal/les-ecluses/>

<sup>5</sup> 6 millions m<sup>3</sup> d'après *Le Monde* : [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/11/08/megabassine-de-sainte-soline-sept-questions-pour-comprendre-les-enjeux\\_6149059\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2022/11/08/megabassine-de-sainte-soline-sept-questions-pour-comprendre-les-enjeux_6149059_4355770.html).

<sup>6</sup> 628 000 m<sup>3</sup> d'après *Le Monde*. *Ibid.*

<sup>7</sup> D'après la SCSNE : Vidéo « #2 Comment le canal préserve l'eau ? »

<https://www.canal-seine-nord-europe.fr/lessentiel-du-canal/la-retenue-deau-de-louette/>

<sup>8</sup> Système d'information pour la gestion des eaux souterraines en Seine-Normandie (SIGES). Généralités sur les relations nappes rivières : <https://sigessn.brgm.fr/spip.php?article402>

desservent sont en alerte sécheresse<sup>9</sup>, que l'année record 2022 sera une année normale en 2050<sup>10</sup>, est-il vraiment raisonnable de détourner 14 millions de m<sup>3</sup> d'eau ? Qu'en est-il des conflits d'usage de l'eau ?

Cela est d'autant plus vrai qu'un rapport indépendant du CESER (Conseil économique, social et environnemental) des Hauts-de-France pointe du doigt la faible prise en compte du dérèglement climatique et des pénuries d'eau à venir, qui pourraient impliquer la construction d'une deuxième retenue d'eau<sup>11</sup>. Une fois ce canal en service, tout serait fait pour maintenir les barges à flots, quitte à poursuivre l'accaparement de l'eau dans un contexte d'intensification des sécheresses.

#### b. Une destruction de la biodiversité

Rappelons que le CSNE détruirait au moins 3 000 hectares de zones agricoles (parmi les plus fertiles de France) et qu'il nécessiterait la destruction d'aires de repos, de sites de reproduction et de spécimens d'espèces protégées<sup>12</sup>. Des zones Natura 2000 seraient touchées<sup>13</sup>, 5 millions de m<sup>3</sup> de terre végétale seraient excavées<sup>14</sup>, et le chantier en lui-même générerait d'importantes nuisances pour les écosystèmes locaux<sup>15</sup>.

Face à un tel bilan, la SCSNE promet qu'elle réalisera plus de 1100 hectares d'aménagements environnementaux. Ces compensations, rendues obligatoires par la démarche ERC (éviter-réduire-compenser), sont avancées comme la preuve du caractère écologique du projet. En réalité, de nombreuses études montrent que la très grande majorité des opérations de compensation ne permettent pas d'éviter une perte de diversité<sup>16</sup>. Les compensations ne feront pas oublier les modifications et les destructions d'écosystèmes existants, d'autant plus que la qualité écologique des écosystèmes est corrélée à leur ancienneté<sup>17</sup>. Notons également qu'en raison de ces opérations de compensation, un bras de la Vieille Oise serait rebouché au niveau de Longueil-Annel pour créer une zone humide<sup>18</sup> : pour avoir le droit de détruire, on détruit encore plus pour créer un écosystème « performant ».

Enfin, il existe des inquiétudes concernant la toxicité de l'activité engendrée par le canal, que ce soit en phase travaux ou exploitation. La société du canal ne semble pas avoir suffisamment considéré la potentielle toxicité des déblais des travaux ni le risque lié au transport de matière dangereuses en phase exploitation<sup>19</sup>.

---

<sup>9</sup> Au 06/11/2023, tout le département du Pas-de-Calais est en vigilance sécheresse ; dans la Somme tout le territoire est au moins en vigilance sécheresse, l'Avre est en alerte sécheresse, la Somme-amont en vigilance renforcée ; dans l'Oise tout le territoire est au moins en vigilance sécheresse, les bassins versants de l'Oise-Aisne et Divette Verse (censés alimenter le canal et sa méga-bassine) sont quant à eux en alerte sécheresse.

Oise : <https://www.oise.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/L-eau-et-les-milieux-aquatiques/Secheresse/Mesures-de-restrictions>

Somme : <https://www.somme.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Eau-assainissement-et-milieux-aquatiques/Gestion-de-la-ressource-en-eau/Secheresse-et-irrigation>

Pas-de-Calais : <https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Actualites/Actualites/Vigilance-secheresse-dans-le-departement-du-Pas-de-Calais>

<sup>10</sup> D'après *Vie Publique.fr* : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/287494-bilan-climatique-2022-une-annee-tres-chaude-selon-meteo-france>

<sup>11</sup> Voir : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/somme/canal-seine-nord-europe-un-rapport-appelle-a-la-vigilance-sur-la-ressource-en-eau-dans-les-hauts-de-france-on-tire-la-sonnette-d-alarme-parce-qu-il-faut-agir-tout-de-suite-2657840.html>

<sup>12</sup> *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel (60) à Aubencheul-au-Bac (59)* (novembre 2022) pp.25.26. Rapport disponible ci-dessous :

[https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221110\\_csne\\_secteurs2a4\\_delibere\\_cle7c177e.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221110_csne_secteurs2a4_delibere_cle7c177e.pdf)

<sup>13</sup> *Ibid.*, p.10.

Voir aussi : Société du canal Seine-Nord Europe. Étude d'impact – pièce 1. p.27.

Voir carte sites Natura 2000 : <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=193051e2-9f45-4cd6-8696-2b1086194baf>

<sup>14</sup> Société du canal : *schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais*. p.8.

<sup>15</sup> D'après *Avis de l'Autorité environnementale* (novembre 2022). Cité plus tôt.

<sup>16</sup> 80% des opérations de compensations ne permettent pas d'éviter une perte de diversité, d'après l'étude réalisée par des chercheurs du Museum d'Histoire Naturelle et d'Agro-Paris Tech : Magali Weissgerber, Samuel Roturier, Romain Julliard, Fanny Guillet. *Biodiversity offsetting: Certainty of the net loss but uncertainty of the net gain*, *Biological Conservation*, 2019.

<sup>17</sup> C'est notamment le cas pour les arbres des écosystèmes forestiers : <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/arbre-plus-gros-arbres-foret-stockent-beaucoup-plus-carbone-petits-84023/>

<sup>18</sup> Voir à ce propos la pétition des citoyens de l'eau. <https://www.change.org/p/qui-rebouche-une-riviere-s%C3%A8re-s%C3%A8re-la-col%C3%A8re>

Dans la présentation d'une réunion d'échange entre la SCSNE et les citoyens de l'eau, on y apprend que boucher ce bras de la vieille Oise (et altérer grandement l'écosystème de la forêt de l'Écureuil) est en réalité une « opportunité de créer une zone humide contribuant à atteindre la compensation zones humides »

<sup>19</sup> Dans : Société du canal Seine-Nord Europe. Étude d'impact – pièce 1.

[https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2023/02/EIGLOBALE\\_PIECE1-PRESENTATION-GENERALE\\_B00\\_CSNE.pdf](https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2023/02/EIGLOBALE_PIECE1-PRESENTATION-GENERALE_B00_CSNE.pdf)

« L'Ae recommande d'inclure des critères environnementaux dans la démarche de sélection et de dimensionnement des dépôts de déblais. » p.20

### c. Une baisse illusoire du trafic routier

Le projet de canal est justifié par l'attente d'un important report modal du routier vers le fluvial. Cela permettrait de désengorger l'A1 et économiserait du CO<sub>2</sub>. Plusieurs points nous laissent penser le contraire.

Tout d'abord, rappelons que le transport fluvial est moins polluant que le transport routier, mais plus polluant que le transport ferroviaire<sup>20</sup>. Ensuite, il convient de noter que le transport fluvial n'est pas aussi agile que le transport routier : on ne transporte pas la même chose avec un camion ou un bateau<sup>21</sup>. Actuellement, le fret fluvial est adapté au transport en vrac, et notamment au vrac de produits issus de l'agro-industrie ou utiles à l'agro-industrie. Force est de constater que la majorité des nombreux camions qui empruntent l'A1 ne transportent pas de tels produits.

En réalité, le canal concurrencerait le fret ferroviaire, comme l'affirment de nombreuses évaluations indépendantes. Le rapport Massoni-Lidsky<sup>22</sup>, publié en 2013, affirme que 40% du trafic du canal viendrait du rail (ce qui correspond à 15% du volume transporté par le ferroviaire) et soulagerait de seulement 3% le volume de marchandises transportées par la route. Ainsi, le CSNE fragiliserait surtout le fret ferroviaire, pourtant déjà en manque de financements et moins polluant que le fluvial. Et évidemment, ce ne sont pas les 3% de camions en moins qui suffiraient à désengorger l'A1 ; cette autoroute étant saturée, à peine cette place libérée, de nouveaux camions prendraient cette place vacante.

Enfin, il y a fort à parier que le canal accroîtrait les flux de marchandises : en ouvrant une nouvelle route, ce projet ne ferait qu'augmenter la quantité de marchandises que l'on peut transporter, laissant présager un important effet rebond<sup>23</sup>. Pire, plus il y a de marchandises sur les bateaux, plus il faut de camions pour les acheminer une fois sorties du canal. Notons également que ce canal anéantirait le trafic sur les petits réseaux fluvial et ferroviaire existants<sup>24</sup>, nécessitant des camions là où il y a des petites péniches et des trains<sup>25</sup>.

## 2. Le Canal, un projet contre la société

Si ce projet n'est pas écologique, on peut au moins penser qu'il va profiter à la société et aux citoyens. En réalité, ce projet n'est pas souhaité par la population, menace la vie locale et participerait à une précarisation des travailleurs.

### a. Des emplois menacés

Le CSNE fait en effet l'objet d'un classique chantage à l'emploi. Alors que la société du canal se vante de participer à l'économie locale en créant entre 3 000 et 6 000 emplois pour le chantier, des maires s'interrogent sur les réelles retombées pour la population locale, délaissée par les géants en charge des chantiers. Notons également qu'avec de tels financements (au moins 5 milliards d'euros), il est possible de créer bien plus d'emplois. Mais l'argument massue de la SCSNE porte sur les emplois induits par l'entrée en fonctionnement du canal. Si les estimations varient en fonction des périodes et des humeurs, la SCSNE table sur 40 000 à 50 000 emplois<sup>26</sup>. Un chiffre délirant, au regard des autres projets réalisés (le canal Albert,

---

« L'Ae recommande de préciser si un trafic de matières dangereuses est prévu sur le canal et, dans l'affirmative, de compléter l'étude d'impact par des données sur ce risque, ses impacts potentiels et les mesures envisagées pour le prévenir. » p.27

Dans : *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel (60) à Aubencheul-au-Bac (59)*.

« Dans son avis de 2015, l'Ae demandait de préciser si un trafic de matières dangereuses était prévu sur le canal et, dans l'affirmative, de compléter l'étude d'impact par des données sur ce risque, ses impacts potentiels et les mesures envisagées pour le prévenir. L'Ae réitère cette demande. » p.36

<sup>20</sup> D'après Alain Bonnafous : « L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) l'a établi solidement : si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO<sub>2</sub> sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis. » <https://reporterre.net/Le-canal-Seine-Nord-est-un-grand-projet-inutile>

<sup>21</sup> D'après les travaux de Pierre Parreaux pour le CLAC : [https://clac-info.fr/sites/default/files/CLAC-SNE\\_Argumentaire\\_112\\_diapos.pdf](https://clac-info.fr/sites/default/files/CLAC-SNE_Argumentaire_112_diapos.pdf)

<sup>22</sup> Disponible ici : <https://www.vie-publique.fr/rapport/33094-rapport-sur-le-projet-de-canal-seine-nord-europe>

<sup>23</sup> Voir les travaux d'Arnaud Passalacqua. « Chapitre 5. L'écosystème des mobilités, son métabolisme et ses ressources », Louis Baldasseroni éd., *Histoire des transports et des mobilités en France. XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*. Armand Colin, 2022, pp. 111-122.

<sup>24</sup> Nous détaillons ce point par la suite.

<sup>25</sup> D'après les travaux du CLAC, cités précédemment.

<sup>26</sup> Comme cela est rapporté dans cet entretien : <https://www.touteurope.eu/l-europe-en-region/grand-projet-europeen-le-canal-seine-nord-europe-se-concretise/>

en Belgique, n'a créé aucun emploi<sup>27</sup>) et des emplois générés par les grands ports existants<sup>28</sup>. Difficile d'imaginer un canal qui s'implante dans une région minée depuis des années par la désindustrialisation générer autant d'activité que les complexes industrialo-portuaires du Havre et de Rouen<sup>29</sup> !

Plus qu'un problème de quantité, la nature des emplois pose également question. En effet, le développement d'un tel axe fluvial implique la création de plateformes logistiques de grande envergure (qui ne sont pas comprises dans le chiffrage du projet ni dans les études d'impacts environnementaux). Le domaine de la logistique a été finement étudié par différents chercheurs (dont David Gaborieau), qui ont bien montré que ces emplois étaient précaires et destructeurs pour les travailleurs<sup>30</sup>. La grande majorité des emplois créés serait donc synonyme de précarisation et de menace pour les salariés.

Ce projet qui fantasme sur des prévisions plus qu'optimistes détruirait en revanche toute une économie solidement ancrée dans le territoire. Les artisans bateliers, incapables de faire face à la capitalisation immense qu'appellent de telles structures couleraient, torpillés par la concurrence venue du Nord<sup>31</sup>. De même, le fret ferroviaire, pourtant très écologique, verrait encore une fois son rôle diminué, ses employés avec. La mise en concurrence avec les grands armateurs étrangers menacerait l'économie locale, et des effets indirects sur l'économie locale seraient également à prévoir (augmentation des flux de marchandises importés au détriment de la production locale)<sup>32</sup>. Pour faire face à la concurrence étrangère qui ruine notre région depuis des décennies, ce projet propose une solution pour le moins surprenante : poursuivre encore plus fort la mondialisation. La création du canal ne vise pas à créer des emplois stables ni sensés ; il est le chaînon manquant d'une mondialisation qui, comme à son habitude, profite aux gros et écrase les petits. Le canal ne réindustrialiserait la région, il accélérerait les échanges de marchandises entre les ports du Nord et Paris, transformant la région en simple « hub logistique<sup>33</sup> ».

#### b. Une illusion démocratique

Un des grands arguments avancés par les défenseurs du projet porte sur « l'utilité publique » du Canal Seine-Nord Europe. Outre le fait que le canal existant (inauguré en 1965) est sous-utilisé<sup>34</sup>, il convient de se pencher sur le peu de communication dont le CSNE a fait l'objet. Sa déclaration d'utilité publique de 2008, modifiée en 2017 après évolution du projet, a été prorogée en 2018, mais très peu de débats publics ont été organisés. Comment justifier des travaux qui commencent en 2022 (travaux préparatoires) par une enquête qui date de 2008 ?

Le rapport d'enquête publique du projet Mageo, déclaré d'utilité publique en 2022, nous en apprend un peu plus sur la réalité de ces procédures<sup>35</sup>. Ainsi, on apprend que de nombreuses remarques et critiques sont restées sans réponse, qu'aucun débat public n'a été organisé alors que l'enquête publique a été très peu

---

<sup>27</sup> D'après la tribune publiée sur *Reporterre* : <https://reporterre.net/Le-canal-Seine-Nord-est-un-grand-projet-inutile>

<sup>28</sup> A titre de comparaison, le complexe industrialo-portuaire du Havre et de Rouen génère plus de 47 000 emplois (2017) : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5353670>

<sup>29</sup> Voir : <https://www.lejournaldeham.fr/loi-climat-economie-canal-seine-nord-europe/>

Ce projet s'ancre dans un territoire dépourvu des infrastructures nécessaires à son développement. Comment fantasmer de réelles retombées en ayant auparavant détruit toute économie productive viable ?

« Comme les vaches qui regardent passer les trains, nous courons quand même le risque de voir passer les péniches vers les ports belges, à commencer par le port d'Anvers en Belgique, sans pour autant bénéficier des retombées économiques », admet Philippe Hourdain, président de la CCI Hauts-de-France. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/le-canal-seine-nord-europe-un-chantier-pharaonique-a-l-heure-des-choix-strategiques-904827.html>

<sup>30</sup> A ce sujet, voir : <https://www.inegalites.fr/Le-travailleur-de-la-logistique-ouvrier-des-temps-modernes-entretien-avec-David>

<sup>31</sup> Voir *Le Parisien*, 2016. <https://www.leparisien.fr/oise-60/janville-60150/a-janville-les-bateliers-crient-leur-colere-contre-le-canal-seine-nord-13-12-2016-6451296.php>

<sup>32</sup> D'après les travaux du CLAC mentionnés précédemment.

<sup>33</sup> Ce sont ici les mots de Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance du canal.

SCSNE. *Le canal Seine-Nord Europe, comprendre et connaître le projet.*

<https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/09/CNSE-comprendre-et-connaître-le-projet.pdf>

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> Nous n'avons pas accès au rapport d'enquête publique du Canal Seine-Nord datant de 2008. En revanche, la procédure concernant MAGEO est accessible ici : <https://www.oise.gouv.fr/Publications/Publications-legales/Enquetes-publiques/2021/MAGEO>

suivie : « Sur 111 avis récoltés par l'enquête publique, 27 favorables explicites, 11 défavorables<sup>36</sup> », ce qui représente 0,026% d'avis favorables au sein de la population concernée.

Cette analyse s'inscrit dans la droite lignée des travaux de spécialistes de la question, comme ceux de Frédéric Graber<sup>37</sup>, historien de l'environnement. A travers une enquête socio-historique, il montre comment l'enquête publique, rendue obligatoire par différents textes de lois, est sans cesse dévoyée pour légitimer des projets inutiles et imposés. Dans la très grande majorité des cas, l'enquête publique débouche sur une déclaration d'utilité publique, alors même qu'une fraction minimale de la population est informée de l'existence des projets et que des questions essentielles sont éludées. Ainsi, en 2022, l'Autorité environnementale continue de pointer les faiblesses du canal concernant la biodiversité, le stress hydrique, la sécurité de l'ouvrage, mais c'est évident : le projet est d'utilité publique, et ce depuis 2008 !

### c. Une menace pour la vie locale

Un projet d'une telle ampleur bouleverserait le quotidien des habitants le long du canal. Tout au long du tracé de la liaison Seine-Escaut, de grands changements auraient lieu : les paysages seraient métamorphosés par le passage de gigantesques bateaux (deux terrains de football de longueur), des ponts seraient détruits pour être surélevés, des berges modifiées.

Les usages non économiques de l'Oise seraient proscrits, en témoigne le déménagement forcé du club d'Aviron de Compiègne<sup>38</sup> ou l'expulsion des péniches à Longueil-Annel et à Compiègne<sup>39</sup>. Les nuisances liées au chantier et au passage de bateaux à grand gabarit présentent également un risque pour les riverains, les pêcheurs et les chasseurs. Pour finir, le tracé du canal prévoit de traverser des sites historiques, menaçant un patrimoine important pour la région<sup>40</sup>.

## 3. Un Canal difficilement rentable

Si le CSNE n'est ni écologique ni bon pour la société, on peut au moins espérer qu'il soit bon pour l'économie. Encore une fois, nous dénonçons cet argument fallacieux.

### a. Des prévisions exagérées

Les différentes expertises indépendantes pointent du doigt le caractère exagéré des prévisions de trafic. Dans son avis rendu en novembre 2022, l'Autorité environnementale affirme que « Le bilan se fonde sur un pur modèle d'offre et s'appuie sur une prévision de croissance manifestement surévaluée<sup>41</sup> ». En effet, les hypothèses de croissance se fondent sur « base d'un taux de croissance annuel moyen hors inflation de 2016 à 2070 de 1,6 % pour la France (1,4 % pour l'Union européenne), ce qui correspond à une multiplication par 2,76 du PIB sur la période<sup>42</sup> ».

La Cour des comptes européenne dresse un constat identique : « La liaison fluviale Seine-Escaut a été approuvée sur la base de prévisions indiquant que le trafic sur le canal Seine-Nord Europe serait quatre fois

---

<sup>36</sup> Département de l'Oise. *Mise au Gabarit Européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (MAGEO). Enquête publique. Rapport d'enquête.* (2021).

<https://www.oise.gouv.fr/contenu/telechargement/67390/409636/file/1%20MAGEO%20Rapport%20CE%20.pdf>

Le pourcentage présenté est estimé à partir du nombre d'habitants des communes concernées par l'enquête publique (environ 102 000, d'après l'INSEE).

<sup>37</sup> Voir notamment *Inutilité publique* (Editions Amsterdam, 2022).

<sup>38</sup> Le club d'Aviron de Compiègne a exposé tout au long d'un rapport les motivations de son déménagement. Ils ne peuvent tout simplement pas assurer la sécurité des pratiquant-e-s sur un canal traversé par des portes-containers fluviaux. Et la VNF refuse d'apporter son aide financière... (rapport d'enquête publique MAGEO 2022. p.83).

<sup>39</sup> Les résidents des péniches n'ont pas pu renouveler le permis d'occupation des berges après 2024 (pour Compiègne), ce qui les contraint à partir. Les habitants de Longueil-Annel ont reçu la visite de la VNF leur indiquant qu'il est nécessaire de quitter les lieux pour permettre le rebouchage de la vieille Oise, et ont ainsi monté un collectif, les citoyens de l'eau, et une pétition qui compte plus de 22 000 signatures (au 04/11/2023). <https://www.change.org/p/qui-rebouche-une-rivi%C3%A8re-s%C3%A8me-la-col%C3%A8re>

<sup>40</sup> « L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser les modalités de prise en compte du risque lié aux vestiges de guerre qu'il envisage de mettre en œuvre. » Société du canal Seine-Nord Europe. Étude d'impact – pièce 1. p.18.

[https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2023/02/EIGLOBALE\\_PIECE1-PRESENTATION-GENERALE\\_B00\\_CSNE.pdf](https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2023/02/EIGLOBALE_PIECE1-PRESENTATION-GENERALE_B00_CSNE.pdf)

<sup>41</sup> D'après l'avis de l'Autorité environnementale de novembre 2022, précédemment cité.

<sup>42</sup> *Ibid.*

plus élevé en 2060 par rapport à la situation de référence censée prévaloir en 2030 en l'absence du canal. Cela nécessiterait une augmentation substantielle des volumes de marchandises traversant la France et l'Europe. Or, les statistiques concernant les 10 dernières années n'indiquent pas que cela se produira. En outre, il faut que deux conditions particulières soient remplies, dont aucune ne semble particulièrement réaliste : une multiplication par quatre [...] du flux habituel de matériaux de construction transportés par voie fluviale [et] un déplacement massif du trafic routier conteneurisé vers les voies navigables, entraînant un transfert, vers ce canal, de 36% du fret transporté sur l'ensemble de l'axe de trafic. Cela nécessiterait que la part du fret actuellement transporté sur cet axe par voie fluviale soit multipliée par 38, ou que la part des volumes de trafic de conteneurs soit trois fois plus élevée qu'elle ne l'est actuellement pour l'ensemble du Rhin<sup>43</sup>. » Il semble donc évident qu'un tel projet pourrait difficilement atteindre ses objectifs, à l'instar de la liaison Main-Danube, qui n'a pas généré le quart du trafic attendu<sup>44</sup>.

b. 2 ou 3 étages de conteneurs ?

Alors que la SCSNE affirme sur tous ses documents que le projet a été dimensionné pour accueillir des bateaux transportant 3 étages de conteneurs, plusieurs points nous montrent que ce ne sera pas le cas. En effet, au nord du CSNE, tout le réseau qu'on appelle Dunkerque-Escaut<sup>45</sup> est à un gabarit inférieur, et ne pourra laisser passer que 2 couches de conteneurs, tout comme au sud de Compiègne. En effet, le projet Mageo est dimensionné pour laisser passer deux étages de conteneurs<sup>46</sup>. Nous sommes donc face à un projet qui ne peut être économiquement viable qu'avec 3 étages de conteneurs mais qui ne pourrait jamais être utilisé ainsi car « cerné », au nord et au sud, par des voies « trop petites ».

c. Une gabegie d'argent public

Le projet est actuellement chiffré à 5,1 milliards d'euros, dont 2,1 milliards financés par l'Union Européenne, 1,1 milliard par les collectivités locales et territoriales, 1,1 milliard par l'État et 800 millions d'emprunt. Les montants avancés concernent uniquement le projet du Canal Seine-Nord, et n'incluent ni le coût du projet Mageo ni le financement des 4 plateformes multimodales. Nous faisons donc face à un chantier hors norme qui pèserait sur les finances publiques, et dont les coûts pourraient très rapidement augmenter (comme c'est le cas pour le Grand Paris Express notamment<sup>47</sup>).

Ce canal s'inscrit dans le projet Seine-Escaut, pour le moment chiffré à 8 milliards d'euros. Nous sommes donc face à une situation où l'argent public est dilapidé dans un projet complètement à rebours des enjeux contemporains, avec des incertitudes clés qui subsistent sur la rentabilité économique, sur les conséquences sur le paysage ou la biodiversité.

**Conclusion :**

Nous voilà donc face à un projet inutile et écocidaire, qui est l'archétype même des projets qu'il nous faut questionner en ces temps de crises socio-environnementales. Ce projet représente un immense gaspillage d'argent public, à l'heure où l'on nous martèle que les finances publiques sont au plus mal et que tous les budgets doivent être resserrés. Même si les alternatives sont nombreuses (utiliser le canal du Nord actuellement largement sous-utilisé, utiliser Le Havre et la Seine, développer le fret ferroviaire, proposer une véritable stratégie de gestion écologique des flux sur le territoire des Hauts-de-France, etc.), les décideurs s'entêtent dans un projet d'un autre temps. Alors que l'ONU alerte sur « l'effondrement climatique » en cours, que les rapports scientifiques dressent des constats de plus en plus alarmants, nous ne pouvons plus accepter ces mégaprojets imposés, délétères tant d'un point de vue écologique que social.

---

<sup>43</sup> Le rapport est disponible ci-dessous : <https://www.eca.europa.eu/fr/publications?did=53699> pp.29-30.

<sup>44</sup> D'après les travaux du CLAC.

<sup>45</sup> Ce réseau est composé de deux branches : Dunkerque-Lille et Dunkerque-Valenciennes.

<sup>46</sup> Le projet MAGEO est explicitement dimensionné pour avoir 5,25m de tirant d'air, donc 2 étages de containers. On trouve ce propos notamment dans le Rapport d'enquête publique cité plus tôt.

Cette situation laisse penser que dans peu de temps, le passage à trois étages sera acté, son lot de destruction supplémentaire avec.

<sup>47</sup> Les coûts sont maintenant estimés à 42 milliards d'euros, contre 22,6 milliards d'euros au lancement du projet en 2013. Voir à ce sujet : <https://www.vie-publique.fr/en-bref/277104-grand-paris-express-augmentation-des-couts>