



N° 3170

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 septembre 2026.

PROPOSITION DE LOI

visant à instaurer un moratoire sur le projet du Canal Seine-Nord Europe,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, Mme Claire LEJEUNE, Mme Mathilde PANOT, Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Ségolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, M. Raphaël ARNAULT, Mme Anaïs BELOUASSA-CHERIFI, Mme Shéhérazade BENTORKI, M. Ugo BERNALICIS, M. Christophe BEX, M. Carlos Martens BILONGO, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis BOYARD, M. Pierre-Yves CADALEN, M. Aymeric CARON, M. Sylvain CARRIÈRE, Mme Gabrielle CATHALA, M. Bérenger CERNON, Mme Sophia CHIKIROU, M. Hadrien CLOUET, M. Éric COQUEREL, M. Jean-François COULOMME, M. Sébastien DELOGU, M. Aly DIOUARA, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI, Mme Mathilde FELD, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, M. Perceval GAILLARD, Mme Clémence GUETTÉ, Mme Zahia HAMDANE, Mme Mathilde HIGNET, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD,

M. Abdelkader LAHMAR, M. Maxime LAISNEY, M. Arnaud LE GALL, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise LEBOUCHER, M. Aurélien LE COQ, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Élisabeth MARTIN, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Marie MESMEUR, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Sandrine NOSBÉ, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, M. René PILATO, M. François PIQUEMAL, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Jean-Hugues RATENON, M. Arnaud SAINT-MARTIN, M. Aurélien SAINTOUL, Mme Ersilia SOUDAIS, M. Aurélien TACHÉ, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à instaurer un moratoire de dix ans sur le projet de Canal Seine-Nord Europe (CSNE), afin de protéger le vivant, préserver les terres agricoles et les zones humides, défendre la ressource en eau et mettre un terme à un projet d'infrastructure dont les conséquences sont absurdes et irresponsables au regard de l'urgence climatique, des besoins sociaux et des finances publiques.

Ferme-usine à saumons, exploration des sous-sols, incinération des déchets, autoroutes, lignes à grande vitesse, mégabassines... **Les dix dernières années de macronie ont fait fleurir nombre de projets pharaoniques, destructeurs et injustifiés, au profit de certain.e.s et au détriment de tou.te.s.** Le Canal Seine-Nord Europe s'inscrit pleinement dans cette logique. Soutenu notamment par la Commission européenne, Voies navigables de France (VNF), la Région Hauts-de-France et les chambres de commerce, ce projet en débat depuis 50 ans prévoit de creuser sur 107 kilomètres un canal pouvant atteindre 54 mètres de large entre Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord), afin de permettre la circulation de bateaux de grand gabarit entre le bassin de la Seine et le réseau fluvial du nord de l'Europe ⁽¹⁾.

Le projet est aujourd'hui devenu l'un des plus importants chantiers d'infrastructure engagés en France. Il comportera sept écluses, trois ponts-canaux et 62 franchissements routiers et ferroviaires ⁽²⁾. Son coût est évalué à 7,3 milliards d'euros courants, contre 4,5 milliards d'euros envisagés à la création de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) en 2017 ⁽³⁾, soit une facture finale de plus de 10 milliards d'euros en comptant les emprunts et les travaux annexes ⁽⁴⁾. En effet, la Cour des comptes estime le reste à financer à 2,23 milliards d'euros courants, auxquels s'ajoutent 9 milliards d'euros d'investissements complémentaires pour la Mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) et l'accès au port de Dunkerque ⁽⁵⁾. Alors que le Gouvernement impose les coupes budgétaires dans le social et l'écologie

1 Site officiel de la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), « L'essentiel du Canal ».

2 *Ibid.*

3 Cour des comptes, « La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences. Une valeur socio-économique à assurer, un pilotage à renforcer, des surcoûts à maîtriser et à financer », rapport public thématique, 10 avril 2026.

4 Fabrice Alves-Teixeira, « Le Canal Seine-Nord Europe devrait coûter plus de 10 milliards d'euros, prévient la Cour des comptes », OiseHebdo, 9 avril 2026.

5 *Ibid.*

au nom de la dette, il trouve des milliards pour ce mégaprojet inutile : la dette est un prétexte, les choix budgétaires sont politiques.

Les prévisions économiques et de trafic sont pour leur part irréalistes. Le projet repose sur des hypothèses de croissance et anticipe une multiplication par dix du trafic de marchandises, alors que le trafic du Canal du Nord oscille depuis 50 ans entre 3 et 5 Mt par an ⁽⁶⁾. En parallèle, la Cour des comptes estime qu’il manquerait entre 482 millions et 1,26 milliard d’euros pour 2023-2032, afin d’assurer convenablement l’entretien du réseau fluvial et résorber le retard de maintenance de VNF ⁽⁷⁾. Le choix d’engager plusieurs milliards supplémentaires dans une infrastructure nouvelle n’a donc pas de sens face aux besoins du réseau existant.

Le CSNE est également présenté comme une formidable machine à créer des emplois. La Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a annoncé environ 6 000 personnes mobilisées au plus fort du chantier et 3 000 emplois créés spécifiquement ⁽⁸⁾, en plus des 30 000 emplois créés sur le long terme ⁽⁹⁾. Selon le collectif Mégacanal non merci : *« Ces estimations sont délirantes. Elles se fondent sur des hypothèses, dans le secteur de la logistique, deux fois plus élevées que ce qu’on observe dans la réalité et une croissance du tourisme fluvial dont on peut légitimement douter »* ⁽¹⁰⁾.

En revanche, le risque pour la batellerie française est bien réel. Selon la Cour des comptes, le projet présente pour elle un *« double risque »* : il la mettra *“directement en concurrence avec les flottes belge et néerlandaise, mieux structurées que la flotte nationale”*, tandis que la fermeture du canal du Nord pendant environ 2 ans, sur le tracé repris par le CSNE, pourrait faire perdre à certains transporteurs aujourd’hui utilisateurs du canal du Nord *« l’habitude du recours au mode fluvial »* ⁽¹¹⁾. À terme, une partie des trafics pourrait ainsi se reporter durablement vers la route, à

6 CLAC, « Les faux-semblants du projet du Canal Seine-Nord Europe. La liaison Seine-Escaut à l’épreuve des cartes », version évolutive, 7^e édition, mai 2025.

7 Cour des comptes, « L’entretien des voies navigables : l’exemple de VNF », observations définitives, exercices 2012-2023, 11 décembre 2024.

8 Site officiel SCSNE, « Rencontre ‘Réussir ensemble vos recrutements sur le canal », 15 février 2024.

9 Marc Sisme, « Canal Seine-Nord Europe : un chantier pour le grand patronat, un saccage pour la planète », Révolution Permanente, 7 juillet 2026.

10 Erwan Manac’h, « CSNE : un chantier titanesque, dont personne ne sait à quoi il doit servir », Reporterre, 9 juillet 2026.

11 Cour des comptes, « La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences. », rapport public thématique, 10 avril 2026.

rebours de l'objectif affiché du CSNE de favoriser le report modal du fret routier vers le fluvial.

Mais le problème du Canal Seine-Nord Europe n'est pas seulement financier. C'est avant tout une aberration écologique.

L'emprise du chantier est faramineuse. Le Comité de liaison pour des alternatives aux canaux interbassins (CLAC) estime à 3 300 hectares le nombre de terres agricoles et naturelles détruites ⁽¹²⁾, quand la chambre d'agriculture des Hauts-de-France l'estime plutôt à 2 500 hectares ⁽¹³⁾. Selon le collectif « Méga Canal non merci », le chantier nécessiterait par ailleurs l'excavation de 78 millions de m³ de terres, soit l'équivalent de dix fois le volume du tunnel sous la Manche ⁽¹⁴⁾. Environ 240 hectares de zones humides seraient directement menacés. Les autorisations environnementales accordées au projet portent par ailleurs sur des dérogations concernant 326 espèces animales protégées et 12 espèces végétales ⁽¹⁵⁾.

Le projet est d'autant plus anachronique qu'il organise une ponction massive sur une ressource appelée à devenir toujours plus rare : l'eau.

Selon le CLAC, le CSNE nécessiterait 35 millions de m³ d'eau pour son canal et son bassin réservoir, soit l'équivalent de 55 fois la mégabassine de Sainte-Soline dans le Poitou. Un grand canal mobilise 60 fois plus d'eau qu'un canal à petit gabarit, du fait de l'évaporation, des pompes, et de l'impact hydrographique ⁽¹⁶⁾. Pour garantir la navigation pendant les périodes de basses eaux, le projet prévoit également la retenue de Louette, d'une capacité de 14 millions de m³ ⁽¹⁷⁾. La SCSNE reconnaît que cette réserve doit prendre le relais des prélèvements dans l'Oise lorsque son débit devient insuffisant.

Dans le contexte climatique actuel, il est irresponsable de mobiliser une telle quantité d'eau pour garantir la navigation du canal. Alors que 96 000 hectares ont brûlé depuis le début de l'année ⁽¹⁸⁾, que l'Organisation

12 CLAC, « Les faux-semblants du projet du CSNE. », version évolutive, 7^e édition, mai 2025.

13 Simon Henry, Stéphane Dubromel, « Yves Courtaux, l'agriculteur qui tient tête au canal Seine-Nord », Reporterre, 12 janvier 2026.

14 Méga Canal non merci, Présentation du Canal Seine-Nord Europe, Vimeo, 6 avril 2025.

15 Sophie Kloetzli, Emma Vincent, « Canal Seine-Nord Europe : un désastre écologique annoncé », BonPote, 23 juillet 2026.

16 CLAC, « Les faux-semblants du projet du CSNE », version évolutive, 7^e édition, mai 2025.

17 Société du CSNE, « Le Canal Seine-Nord Europe », présentation générale, février 2023.

18 Perrine Mouterde, « Les incendies de l'été 2026 en France sont responsables d'émissions de carbone d'une ampleur inédite », Le Monde, 1^{er} septembre 2026.

des Nations Unies (ONU) déclare “*l’ère de la faillite hydrique mondiale*” ⁽¹⁹⁾, que les sécheresses, canicules et inondations se multiplient et que l’État s’est fixé l’objectif de réduire de 10 % les prélèvements d’eau d’ici 2030 ⁽²⁰⁾, chaque usage doit être interrogé. **L’eau n’est pas une variable d’ajustement pour garantir la compétitivité des infrastructures : c’est un bien commun indispensable à la vie.**

Le CSNE n’est donc pas une infrastructure « verte » par nature parce qu’elle est fluviale. Une infrastructure qui artificialise des milliers d’hectares, détruit des milieux naturels et nécessite une réserve de 14 millions de m³ d’eau ne peut être présentée comme une réponse évidente à l’urgence écologique.

Son bilan carbone est lui aussi lourd. Selon les projections de la SCSNE, la construction représenterait environ 2,8 millions de tonnes d’équivalent CO₂, soit 1 % du budget carbone fixé par la France par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) ⁽²¹⁾. Cette empreinte intervient avant même la mise en service, à laquelle s’ajoutent les émissions liées à l’exploitation, à l’entretien et à la logistique nécessaire pour acheminer puis redistribuer les marchandises.

Bien que les promoteurs mettent en avant le report modal, le transport fluvial ne fera pas disparaître le transport routier par magie. Selon la SCSNE, il y aurait “*un million de camions de moins par an sur le réseau routier français*” grâce au projet ⁽²²⁾. Mais un convoi de 4 400 tonnes ne remplace pas mécaniquement 220 poids lourds qui circulent sur l’A1 ⁽²³⁾. Toutes les marchandises ne sont pas massifiables, et le bateau et le camion sont souvent des modes complémentaires. Plus grave encore, “*le canal SNE dépend d’une augmentation de 40 % du trafic routier dans les prochaines décennies*”, et “*les plateformes multimodales génèreraient un trafic minimum de 450 000 camions supplémentaires chaque année*” ⁽²⁴⁾.

Le canal ne supprime pas la logique routière, il accompagne une croissance générale des marchandises.

19 Nations Unies, « La planète vit désormais “au-dessus de ses moyens” en eau, alerte un rapport de l’ONU », ONU Info, 20 janvier 2026.

20 Ministère de la Transition écologique, « Plan d’action pour une gestion résiliente et concertée de l’eau », 3 avril 2023, mis à jour le 20 avril 2026.

21 SCSNE, « Politique de transition énergétique », 7 novembre 2023.

22 Site officiel du SCSNE, « Le canal et la transition écologique ».

23 Ibid.

24 Contre le canal SNE, « Le CSNE : un projet écocidaire, inutile et destructeur », mars 2025.

Le projet risque également de concurrencer le fret ferroviaire. Un rapport conjoint de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable estimait que 13,3 % du trafic ferroviaire pourrait être détourné vers le CSNE ⁽²⁵⁾. Le collectif Méga Canal non merci déclare à ce sujet : « *Le mégacanal va concurrencer le ferroviaire et non le transport routier, parce que les marchandises transportées sur des péniches, le vrac, les gravats, etc., ne circulent pas aujourd'hui sur des camions mais sur des trains* » ⁽²⁶⁾.

Cette concurrence est d'autant plus préoccupante que le fret ferroviaire français demeure insuffisamment développé. Le rail ne représente que 10 % du fret en France, contre 88 % pour la route, alors que la moyenne européenne et allemande pour le rail atteint 18 %. ⁽²⁷⁾. Le train émet 14 fois moins de CO₂ que le transport routier par tonne transportée, et dispose d'un réseau bien plus électrifié et ramifié que le fluvial ⁽²⁸⁾. Le choix politique devrait donc être clair : investir prioritairement dans les infrastructures qui permettent réellement de sortir du camion et du pétrole, plutôt que construire un gigantesque canal dont une partie du trafic pourrait être captée au détriment du rail.

La multimodalité, ça n'est pas développer tous les modes de transport en tous lieux, mais bifurquer vers des modes adaptés et moins polluants.

Le CSNE est présenté comme un moyen de faire face à l'augmentation des flux de marchandises. Ses promoteurs annoncent 17,4 millions de tonnes de marchandises transportées en 2035, soit 5 fois le trafic actuel sur l'axe, dont “30 % de matériaux de construction, 27 % de produits agricoles, 12 % de produits de la chimie, 8 % de la métallurgie et 13 % de marchandises conteneurisées de grande consommation” ⁽²⁹⁾. Or nombre de ces flux disposent déjà d'alternatives : la sidérurgie de Dunkerque est reliée à l'Est par le rail, l'industrie automobile utilise le train, Paris s'alimente en matériaux de construction par la Seine, le Canal du Nord transporte déjà engrais, granulats et terres ⁽³⁰⁾, et Rouen est le

²⁵ S. Kloetzli, E. Vincent, “CNSE : un désastre écologique annoncé”, BonPote, 23 juillet 2026.

²⁶ E. Manac'h, « CSNE : un chantier titanesque, dont personne ne sait à quoi il doit servir », Reporterre, 9 juillet 2026.

²⁷ Aurélien Bigo, « Fret : pourquoi le train n'a-t-il pas (encore) remplacé le camion ? », Polytechnique insights, 3 mai 2023.

²⁸ Groupe Mendy, « Transport ferroviaire : réduire notre bilan carbone », 24 mai 2022.

²⁹ Société du CSNE, « Le Canal Seine-Nord Europe », présentation générale, février 2023.

³⁰ Léa Guedj, « Canal Seine Nord : la résistance s'organise face à un projet 'pharaonique' », Blast le souffle de l'info, 18 décembre 2023.

premier port céréaliier européen. Le projet risque ainsi la mise en concurrence accrue des ports et plateformes logistiques ⁽³¹⁾.

L'augmentation annoncée du trafic est largement surestimée. À titre d'exemple, la liaison Rhin-Main-Danube (RMD), ouverte en 1992 après 70 ans de travaux, a nécessité des ouvrages très coûteux avec 59 écluses pour pallier les 242 mètres de dénivelé. Le trafic de marchandises y est au final resté très inférieur aux prévisions, atteignant seulement 13 % du seuil de rentabilité plus de trente ans après son ouverture. Le canal a capté une partie du trafic du rail plutôt que de la route, remettant largement en cause son intérêt environnemental ⁽³²⁾.

Capter davantage de flux du commerce international sans questionner leur utilité et leurs coûts socio-environnementaux constitue un déni de réalité face au dépassement des limites planétaires.

D'autres alternatives moins coûteuses et plus justes existent, comme la Seine, le canal Dunkerque-Escaut, le Canal du Nord et les petits canaux qui sont loin d'être saturés et assurent déjà des fonctions complémentaires. Le Canal du Nord transporte 2,6 millions de tonnes par an ⁽³³⁾ et ses propres études estiment qu'il dispose encore d'une capacité supplémentaire importante moyennant un meilleur entretien et quelques aménagements.

Le problème n'est donc pas l'absence de capacité, mais le choix de construire une infrastructure permettant des bateaux jusqu'à 4 400 tonnes. Avant de dépenser plusieurs milliards d'euros pour changer de gabarit, pourquoi ne pas commencer par utiliser les capacités disponibles et investir dans le réseau existant ? Une alternative serait aussi de renforcer l'axe Seine et de réhabiliter, pour des usages ciblés, le réseau fluvial à petit gabarit.

La pertinence du projet de mégacanal doit être discutée démocratiquement avec tou.te.s, et non imposée par quelques-un.e.s.

Alors que le projet global devrait coûter plus de 10 milliards d'euros, financés par des fonds publics européens et nationaux ⁽³⁴⁾, les arguments des opposant.e.s (scientifiques, associations, collectifs, élu.e.s) ont été balayés d'un revers de main. La Cour des comptes relève qu'aucune étude

31 CLAC, « Les faux-semblants du projet du CSNE », version évolutive, 7^e édition, mai 2025.

32 *Ibid.*

33 Voies Navigables de France (VNF), « Zoom : la téléconduite sur le bassin de la Seine. ».

34 Fabrice Alves-Teixeira, « Le Canal Seine-Nord Europe devrait coûter plus de 10 milliards d'euros, prévient la Cour des comptes », Oisehebdo, 9 avril 2026.

ne permet de mesurer à qui bénéficiera le canal, faisant peser un risque de fragilisation de la batellerie française ⁽³⁵⁾. Une mobilisation de 2 000 personnes s'est organisée du 9 au 12 juillet 2026 dans les Hauts-de-France contre les chantiers du Méga Canal ⁽³⁶⁾. Cette proposition de loi s'inscrit dans la droite lignée des travaux associatifs et militants qui ont fait émerger cette question dans le champ politique.

Le caractère prétendument irréversible du chantier ne résiste d'ailleurs pas à l'examen. En juin 2026, M. Xavier Bertrand a déclaré le projet « *irréversible* », sans retour en arrière possible, alors que seul 1 % du chantier était réalisé ⁽³⁷⁾. Au même moment, M. David Valence, président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI), indiquait à l'Assemblée nationale que pour 15 des 18 projets étudiés dans le rapport « Grands travaux : le temps des choix », CSNE compris, « *la phase d'irréversibilité n'est pas dépassée* » ⁽³⁸⁾. En juillet 2026, il estimait devant le Sénat que seulement environ 15 % des marchés de construction avaient été attribués ⁽³⁹⁾. Les travaux restent donc très loin d'un niveau qui rendrait leur arrêt matériellement impossible.

Ce projet n'est pas une fatalité. Il détruirait des terres et des écosystèmes au nom d'un trafic futur dont les niveaux annoncés sont incertains, pour ensuite demander aux citoyen.ne.s de financer l'entretien d'une infrastructure surdimensionnée.

La question n'est pas de savoir si le transport fluvial a un intérêt, mais de penser de façon cohérente et systémique nos différents modes de transport. Pourquoi la puissance publique devrait-elle consacrer des milliards d'euros à un projet aussi gigantesque alors que des infrastructures existantes pourraient être entretenues, modernisées et mieux utilisées à moindre coût écologique, social et financier ?

Ce n'est pas cette société que nous voulons construire.

Nous refusons une politique qui détruit des terres agricoles et des zones humides pour faciliter toujours davantage la circulation des

35 *Ibid.*

36 Le Monde avec AFP, « Canal Seine-Nord Europe : quelques milliers de personnes de personnes mobilisées dans le Pas-de-Calais pour protester contre le chantier », 11 juillet 2026.

37 Isma Le Dantec, « « Méga Canal, Méga Scandale » : la résistance s'organise contre l'autoroute fluviale de Xavier Bertrand », StreetPress, 31 juillet 2026.

38 Assemblée nationale, « Les projets d'infrastructures nouvelles : audition de David Valence, président du Conseil d'orientation des infrastructures », Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, 3 juin 2026.

39 Comptes rendus du Sénat, audition de David Valence et Sophie Mougard, respectivement président et rapporteure générale du Conseil d'orientation des infrastructures (COI).

marchandises. Nous refusons que l'argent public serve à financer une infrastructure dont le coût dérive tandis que les bénéfices annoncés reposent sur des hypothèses contestables. Nous refusons enfin qu'à l'heure où les cours d'eau français sont dans un état de dégradation « *exceptionnel* » selon l'Office français de la biodiversité (OFB) ⁽⁴⁰⁾, l'eau soit considérée comme une variable d'ajustement de la compétitivité logistique.

Il est encore temps d'arrêter. Et il est précisément de la responsabilité du législateur de le faire avant que les dépenses engagées, les contrats signés et les destructions réalisées ne servent de prétexte à poursuivre indéfiniment un projet dont les fondements sont de plus en plus fragiles.

L'**article 1^{er}** de la présente proposition de loi prévoit la mise en place d'un moratoire de dix années sur la réalisation du Canal Seine-Nord Europe et de ses aménagements associés. Il suspend, pendant cette période, les études, travaux, opérations d'aménagement et opérations foncières liés au projet ainsi que la délivrance et l'instruction des autorisations nécessaires à sa réalisation.

L'**article 2** gage la proposition de loi.

40 Le monde, "Sécheresse : les petits cours d'eau dans un état de dégradation « *exceptionnel* », selon l'Office français de la biodiversité", 2 septembre 2026.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – Pour une durée de dix ans à compter de la publication de la présente loi, il est instauré un moratoire sur la réalisation des infrastructures mentionnées au I de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe et de ses aménagements associés. Pendant la durée du moratoire, les études, les travaux, les opérations d'aménagement et les opérations foncières ayant pour objet la réalisation de ces infrastructures ne peuvent être ni engagés ni poursuivis, y compris lorsqu'ils ont été autorisés par des décisions délivrées avant la publication de la présente loi.
- ② II. – Pendant la durée du moratoire, aucune autorisation ou décision administrative nouvelle nécessaire à la réalisation ou à la mise en service de cette infrastructure ne peut être délivrée. Les délais de validité et de mise en œuvre des autorisations et décisions prises pour les infrastructures mentionnées au I sont suspendus pendant la durée du moratoire. L'instruction des demandes en cours à la date de publication de la présente loi est suspendue pour la même durée.
- ③ III. – Les I et II ne font pas obstacle aux opérations de mise en sécurité, de remise en état, de conservation et d'entretien des emprises acquises et des ouvrages déjà réalisés, ainsi qu'à l'exécution des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi prescrites par le code de l'environnement.
- ④ IV. – Par dérogation au I de l'article 11 de l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, l'établissement public Société du Canal Seine-Nord Europe n'exerce pas, pendant la durée du moratoire, la maîtrise d'ouvrage des études et travaux mentionnés au I du présent article.

Article 2

- ① I. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

- ② II. – La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.