N° 3385

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 octobre 2026.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI *visant à* **instaurer** *un* **moratoire** *sur le* **projet** *du* **Canal Seine-Nord Europe** (n° 3170).

PAR MME ANNE STAMBACH-TERRENOIR

Députée

Voir le numéro :

Assemblée nationale : **3170**.

SOMMAIRE

—

Pages

INTRODUCTION 5

I. UN PROJET DÉMESURÉ DONT L'UTILITÉ N'A JAMAIS ÉTÉ SOLIDEMENT ÉTABLIE ET DONT LES DÉRIVES DE COÛT ET DE DÉLAIS ÉCHAPPENT À LA MAÎTRISE PUBLIQUE 9

A. UN PROJET HORS NORMES QUI A ÉTÉ RELANCÉ À PLUSIEURS REPRISES MALGRÉ DES DOUTES PERSISTANTS SUR SON OPPORTUNITÉ 9

1. Un ouvrage d'une ampleur inédite qui constitue le maillon central du réseau Seine-Escaut 9

2. Un projet ancien qui a été plusieurs fois remis en cause mais qui est désormais engagé 12

3. Une décision qui a échappé au débat démocratique local 14

B. LA VALEUR SOCIO-ÉCONOMIQUE DU CANAL N'EST PAS DÉMONTRÉE TANT ELLE REPOSE SUR DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC FRAGILES JAMAIS CONTRE-EXPERTISÉES 15

1. Une évaluation socio-économique du projet ancienne et jamais contre-expertisée 15

2. L'évaluation socio-économique repose sur des prévisions de trafic qui supposent une rupture historique 17

3. Un report modal incertain et limité qui pourrait se faire en partie au détriment du transport ferroviaire de fret 20

C. LA DÉRIVE DES COÛTS ET DES DÉLAIS REND LE PLAN DE FINANCEMENT CADUC ET FAIT DE L'ÉTAT LE GARANT DE DERNIER RESSORT 22

1. Un coût du chantier qui a quasi doublé et une échéance qui affiche vingt ans de retard 22

2. Un plan de financement caduc qui fait de l'État le garant de dernier ressort 25

3. Un risque d'éviction de l'entretien et de la régénération du réseau fluvial existant 26

II. DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES MAJEURS DIFFICILEMENT SOUTENABLES DANS LE CONTEXTE DE CRISE CLIMATIQUE ET D'ÉROSION DE LA BIODIVERSITÉ 28

A. LE CANAL CRÉE UNE DÉPENDANCE DURABLE À UNE RESSOURCE EN EAU DANS UN CONTEXTE D'AGGRAVATION DES SÉCHERESSES À L'HORIZON 2050-2070 30

1. Un canal alimenté par pompage dans l'Oise et non par gravité 30

2. Une réserve insuffisante face aux sécheresses longues à rebours de l'objectif de sobriété hydrique 32

B. LES ATTEINTES AUX MILIEUX NATURELS ET AUX ESPÈCES PROTÉGÉES SONT LOURDES, PARFOIS IRRÉVERSIBLES, ET LEUR COMPENSATION INCERTAINE 35

1. Des impacts considérables et irréversibles sur des milieux naturels sensibles et sur les espèces protégées 35

2. Une compensation tardive et incertaine qui ne garantit pas l'équivalence écologique des milieux détruits 38

C. L'AGRICULTURE ET LES HABITANTS DU TERRITOIRE PAIENT UN TRIBUT CONSIDÉRABLE 41

1. Plus de 2 100 hectares de terres agricoles soustraits à la production 41

2. Des remembrements sans précédent qui gèlent le marché foncier et répartissent la perte sans la compenser 43

COMMENTAIRE DES ARTICLES 47

Article 1er : Instaurer un moratoire de dix ans sur la réalisation du canal Seine-Nord Europe 47

Article 2 : Gager la proposition de loi 54

EXAMEN EN COMMISSION 61

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES 81

INTRODUCTION

La crise climatique et écologique atteint aujourd'hui une gravité sans précédent. L'année 2024 a été la première année au cours de laquelle la température moyenne mondiale a dépassé de plus de 1,5 °C son niveau préindustriel, seuil auquel l'accord de Paris vise à limiter durablement le réchauffement (1). La France hexagonale se réchauffe plus vite que la moyenne mondiale : la trajectoire de réchauffement de référence retenue par l'État pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) table sur une hausse des températures de 2 °C en 2030, de 2,7 °C en 2050 et de 4 °C en 2100 par rapport à l'ère préindustrielle. L'année 2026 en donne un aperçu saisissant. Après le printemps le plus chaud jamais enregistré, la France a connu l'été le plus chaud depuis le début des mesures en 1900, avec une température moyenne de 24,0 °C, supérieure de 3,6 °C à la normale, devant 2003 et 2022. Le pays a traversé trois vagues de chaleur totalisant 53 jours, un nombre inédit, contre 33 jours en 2022, et juillet 2026 est devenu le mois le plus chaud jamais mesuré en France (2).

Cette chaleur s'est doublée d'une sécheresse exceptionnelle. L'été 2026 a été le deuxième le moins pluvieux depuis 1959, avec un déficit de près de 40 %, et la sécheresse des sols a atteint un niveau sans précédent en moyenne à l'échelle du pays. Elle s'est encore aggravée en septembre, deuxième mois de septembre le plus chaud depuis 1900 et l'un des moins arrosés, avec un déficit de pluie d'environ 70 %. Au début du mois d'octobre, deux tiers des nappes phréatiques se situaient sous leur niveau normal. Soixante-dix-neuf départements comptaient au moins une zone au niveau de crise, le plus élevé, qui réserve l'usage de l'eau aux besoins prioritaires (3). Ces épisodes ne sont pas isolés : l'Université des Nations unies a alerté, en janvier 2026, sur l'entrée du monde dans une ère de « faillite hydrique », dans laquelle les prélèvements excèdent durablement ce que la nature peut renouveler (4). L'effondrement de la biodiversité se poursuit puisqu'environ un million d'espèces animales et végétales sont menacées d'extinction dans le monde, et la moitié des zones humides françaises a disparu entre 1960 et 1990 (5). C'est à l'aune de ces constats que doit être apprécié le projet de canal Seine-Nord Europe, comme tout grand projet d'aménagement.

Le canal Seine-Nord Europe est devenu bien plus qu'un projet d'infrastructure. Présenté par ses promoteurs comme un levier de la transition écologique, il cristallise les contradictions d'une politique d'aménagement qui continue d'engager des milliards d'euros d'argent public dans des ouvrages conçus

---

(1) Service Copernicus pour le changement climatique (C3S), Global Climate Highlights 2024, janvier 2025.

(2) Météo-France, Bilan climatique de l'été 2026 (juin-juillet-août), 3 septembre 2026 ; Météo-France, 2026 : les bilans climatiques.

(3) BRGM, situation des nappes au 1er octobre 2026 ; données VigiEau au 8 octobre 2026.

(4) Institut pour l'eau, l'environnement et la santé de l'Université des Nations unies (UNU-INWEH), Global Water Bankruptcy, 20 janvier 2026.

(5) Service des données et études statistiques (SDES), Milieux humides et aquatiques en France : état des connaissances en 2025, mars 2026.

il y a plusieurs décennies, sans réexamen sérieux de leur utilité au regard des urgences climatiques et écologiques du présent.

Imaginé dès les années 1970, inscrit au schéma national des voies navigables en 1985, déclaré d'utilité publique en 2008, relancé en 2014 puis sauvé de la « pause » des grands projets en 2017 au prix de sa régionalisation, le projet n'a jamais fait l'objet d'un débat parlementaire à la hauteur de ses enjeux. Son coût a quasiment doublé, sa mise en service a été repoussée de près de vingt ans, et son équilibre financier repose désormais sur un emprunt dont nul ne sait comment il sera contracté et remboursé.

En 2026, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a intitulé son rapport sur les grands projets « le temps des choix ». Pour la rapporteure, ce temps est venu pour le canal Seine-Nord Europe. C'est l'objet de la présente proposition de loi : rendre au législateur la décision sur un projet qui engage durablement les finances publiques, la ressource en eau, les terres agricoles et les milieux naturels de tout un territoire, avant que l'accumulation des engagements contractuels ne la place devant le fait accompli.

L'année 2026 a vu converger des alertes d'une gravité inédite. En avril 2026, la Cour des comptes a fait le constat d'un coût passé à 7,35 milliards d'euros, et jusqu'à 10,5 milliards avec les frais financiers, d'un plan de financement de 2019 qui « n'est plus viable », d'un maître d'ouvrage qui n'a pas atteint la taille critique et d'un « risque fort, pour l'État, d'être appelé à garantir le financement ultime du projet » [(1)]. Le COI a relevé que l'évaluation socio-économique du canal n'avait jamais fait l'objet d'une contre-expertise, que ses membres avaient « des avis divergents » sur le réalisme des prévisions de trafic et que l'échéance de 2032 était « excessivement ambitieuse » [(2)]. L'Autorité environnementale avait déjà jugé que l'analyse socio-économique reposait sur « des hypothèses dont le biais d'optimisme affecte sa crédibilité » [(3)].

Ces alertes interviennent au moment précis où le projet entame sa phase de réalisation. À la fin de 2025, moins de 10 % des dépenses étaient engagées ; fin 2026, environ 1,2 milliard d'euros a été dépensé et quelque 2 milliards d'euros de marchés sont signés, soit un peu plus du quart du coût prévisionnel [(4)]. Le COI situe en 2026 « l'essentiel des engagements contractuels concrétisant l'irréversibilité » du projet et demande que tout nouvel engagement soit lié à un accord sur son financement [(5)]. Le choix appartient donc au législateur, et ses enjeux dépassent largement les Hauts-de-France. Il lui revient de l'exercer sans attendre : chaque mois de travaux rend irréversibles de nouvelles destructions de milieux

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(3) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022.

(4) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(5) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

naturels et de terres agricoles, et chaque engagement supplémentaire sera invoqué pour justifier la poursuite du projet, indépendamment de sa pertinence réelle.

L'enjeu est d'abord démocratique. L'opportunité du canal par rapport à d'autres scénarios n'a fait l'objet d'un débat spécifique qu'une seule fois, au début des années 1990 ; depuis, les procédures ont porté sur ses modalités, non sur son principe. Un projet national et européen de plus de 7 milliards d'euros est aujourd'hui piloté par un établissement public local, au sein duquel l'État, pourtant garant de dernier ressort, est minoritaire. Les mobilisations citoyennes, qui ont réuni plus de 2 000 personnes à Thourotte, dans l'Oise, en octobre 2025 (1), puis plusieurs milliers de personnes dans le Pas-de-Calais à l'été 2026 (2), comme les témoignages recueillis par la rapporteure auprès des associations locales et des agriculteurs, montrent que la question n'est pas tranchée dans les territoires concernés.

L'enjeu est ensuite budgétaire. Le canal mobilisera des ressources publiques considérables, sans plan de financement arrêté et alors que 2,23 milliards d'euros restent à financer. Dans le même temps, les moyens prévus pour le réseau de VNF d'ici 2032 sont inférieurs de 482 millions d'euros à ce qu'exigerait sa simple stabilisation et de 1,26 milliard d'euros à ce qu'exigerait sa remise à niveau (3), et le COI alerte sur le risque d'éviction des investissements de régénération par les grands projets nouveaux. Dans un contexte de forte contrainte sur les finances publiques, la rapporteure estime qu'aucun projet de cette ampleur ne peut être poursuivi sans démonstration rigoureuse de son utilité.

L'enjeu est aussi écologique. Le canal sera alimenté par pompage dans l'Oise, rivière sans soutien d'étiage, détruira 241 hectares de zones humides et plus de 2 100 hectares de terres agricoles, et sa construction émettra 2,8 millions de tonnes de CO_2, dont le remboursement suppose que la route ne se décarbone pas (4). Au moment où l'État s'est fixé l'objectif de réduire d'au moins 10 % les prélèvements d'eau d'ici 2030, ces impacts ne peuvent être balayés au nom d'un report modal hypothétique. Il portera surtout une atteinte lourde, et pour partie irréversible, à la biodiversité : près de 500 hectares d'habitats naturels seront détruits et le tracé fragmentera plusieurs îlots de biodiversité, à proximité de six sites Natura 2000 des vallées de l'Oise et de la Somme. Les autorisations ont dû déroger à l'interdiction de détruire 190 espèces animales protégées sur le secteur 1, puis 136 sur les secteurs 2 à 6, après de premiers avis défavorables du Conseil national de la protection de la nature.

L'enjeu est enfin territorial et social. Les 15 000 emplois régulièrement annoncés ne sont pas étayés, la batellerie française sera exposée à un risque accru de concurrence européenne et, mesuré en tonnes chargées et déchargées, le report

---

(1) Réponses écrites du collectif Méga Canal Non Merci et de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

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

(3) Cour des comptes, L'entretien des voies navigables : l'exemple de VNF, février 2025.

(4) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022.

modal permis par le réseau Seine-Escaut profiterait pour les deux tiers aux pays voisins de la France ; au sein même du territoire national, les Hauts-de-France n'en seraient pas, à terme, les premiers bénéficiaires [1]. Les territoires traversés, eux, supporteront durablement les emprises, les dépôts de déblais et les remembrements agricoles.

Le projet repose ainsi sur une asymétrie fondamentale. Ses bénéfices – report modal, gains climatiques, emplois – sont hypothétiques, différés et suspendus à des hypothèses de trafic qui n'ont jamais été contre-expertisées. Ses atteintes à l'environnement sont, elles, certaines, immédiates et pour une part irréversibles : une zone humide détruite, une continuité écologique rompue ou une terre fertile artificialisée ne se reconstituent pas à l'échelle d'une vie humaine.

Dans ce contexte, la présente proposition de loi institue, pour une durée de dix ans, un moratoire sur la réalisation du canal et de ses aménagements associés. Il ne s'agit pas de remettre en cause le développement du fret fluvial en soi, mais la pertinence de ce projet précis au détriment d'autres priorités d'investissement. Le moratoire permettra d'ouvrir le temps d'une décision éclairée, que ni les promoteurs du projet ni l'État n'ont su organiser : une évaluation socio-économique propre au canal et soumise à contre-expertise, une conférence de financement réunissant enfin l'ensemble des financeurs, l'étude sérieuse des alternatives – modernisation du canal du Nord, régénération du réseau existant, fret ferroviaire, axe Seine – et un véritable débat démocratique sur l'opportunité du projet. L'État a déjà su renoncer à de grands projets dont l'utilité n'était plus démontrée, du canal Rhin-Rhône en 1997 à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en 2018.

Le présent rapport montre ainsi que le canal Seine-Nord Europe est un projet démesuré dont l'utilité n'a jamais été solidement établie et dont les dérives de coût et de délais échappent à la maîtrise publique (I), que ses impacts environnementaux et agricoles sont difficilement soutenables dans le contexte climatique (II), et que le moratoire constitue une réponse proportionnée, qu'il est urgent d'adopter avant que les atteintes portées à l'environnement ne deviennent irréversibles (commentaire des articles).

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

I. UN PROJET DÉMESURÉ DONT L'UTILITÉ N'A JAMAIS ÉTÉ SOLIDEMENT ÉTABLIE ET DONT LES DÉRIVES DE COÛT ET DE DÉLAIS ÉCHAPPENT À LA MAÎTRISE PUBLIQUE

Destiné à relier à grand gabarit les bassins de la Seine et de l'Escaut, le canal Seine-Nord Europe est aujourd'hui le plus important projet d'infrastructure de transport en France. Plus de quarante ans après son inscription au schéma national des voies navigables, ce projet hors normes a été plusieurs fois remis en cause puis relancé, sans que les doutes sur son opportunité n'aient jamais été levés (A). Sa valeur socio-économique n'est pas démontrée : elle repose sur des hypothèses de trafic fragiles, qui n'ont jamais fait l'objet d'une contre-expertise (B). Ses coûts et ses délais, enfin, n'ont cessé de dériver, au point de rendre caduc le plan de financement initial et de faire de l'État le garant de dernier ressort du projet (C).

A. UN PROJET HORS NORMES QUI A ÉTÉ RELANCÉ À PLUSIEURS REPRISES MALGRÉ DES DOUTES PERSISTANTS SUR SON OPPORTUNITÉ

1. Un ouvrage d'une ampleur inédite qui constitue le maillon central du réseau Seine-Escaut

Le canal Seine-Nord Europe (CSNE) doit relier l'Oise, à hauteur de Compiègne, au canal Dunkerque-Escaut, à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai. Long de 107 kilomètres, il traverse quatre départements – l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord – et doit ouvrir la liaison entre les bassins de la Seine et de l'Escaut aux bateaux à grand gabarit (classe Vb), longs de 185 mètres et capables de transporter jusqu'à 4 400 tonnes de fret [(1)]. Le canal du Nord, mis en service en 1965 sur un itinéraire voisin, n'accueille que des unités d'environ 1 000 tonnes [(2)].

Le canal est présenté par la Commission européenne comme le « maillon manquant » du réseau Seine-Escaut, qui doit relier à grand gabarit le bassin parisien aux réseaux wallon, flamand et néerlandais, et au-delà aux ports de Dunkerque, d'Anvers et de Rotterdam. Ce réseau compte environ 1 100 kilomètres de voies navigables, situées à 76 % en France ; il relève du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) [(3)].

Cette logique de réseau a pour contrepartie une forte dépendance à des ouvrages extérieurs au projet. Au sud, la mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (projet MAGEO), sous maîtrise d'ouvrage de VNF, doit constituer le débouché du canal vers la Seine. Son coût est désormais estimé à 544 millions d'euros

---

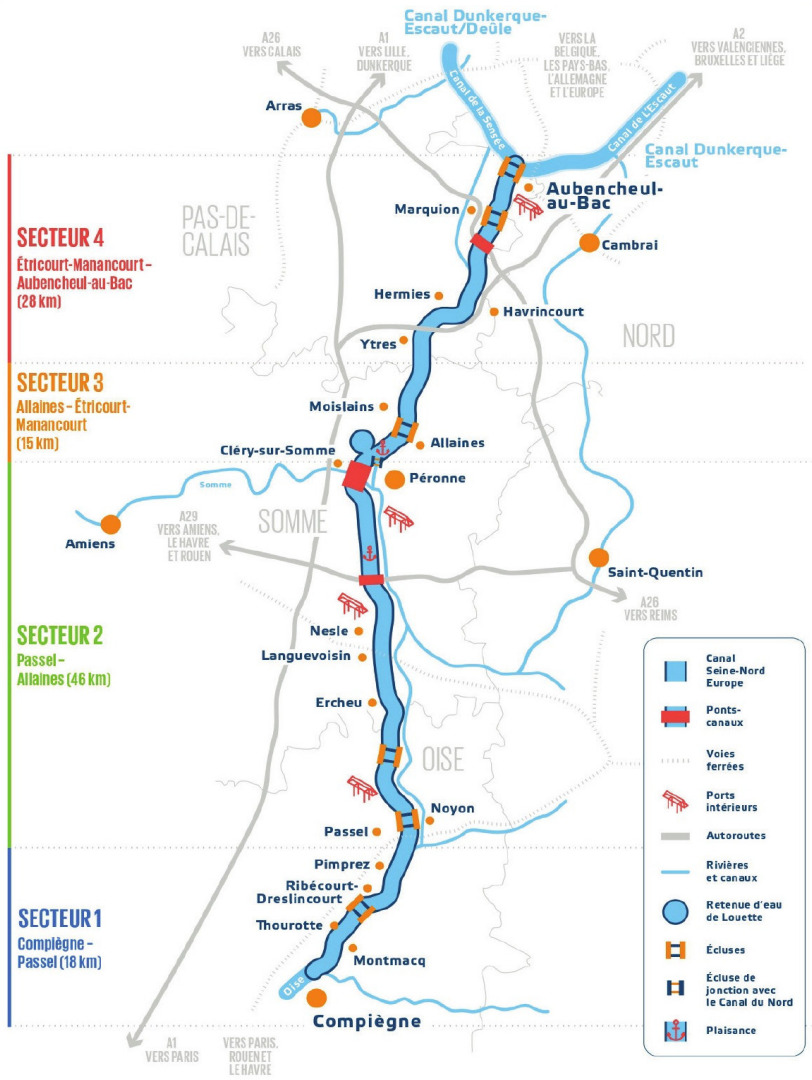
(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

par le COI (535 millions d'euros selon la Cour des comptes), son plan de financement n'est pas stabilisé et sa mise en service est reportée, dans le meilleur des cas, à 2035 ; son utilité suppose en outre la reconstruction du pont ferroviaire de Mours, qui ne laisse passer aujourd'hui qu'un seul niveau de conteneurs (1). Dans l'hypothèse la plus favorable pour MAGEO, le canal serait ainsi mis en eau trois ans avant que son débouché vers la Seine soit praticable au grand gabarit.

LE TRACÉ DU PROJET DE CANAL SEINE-NORD EUROPE

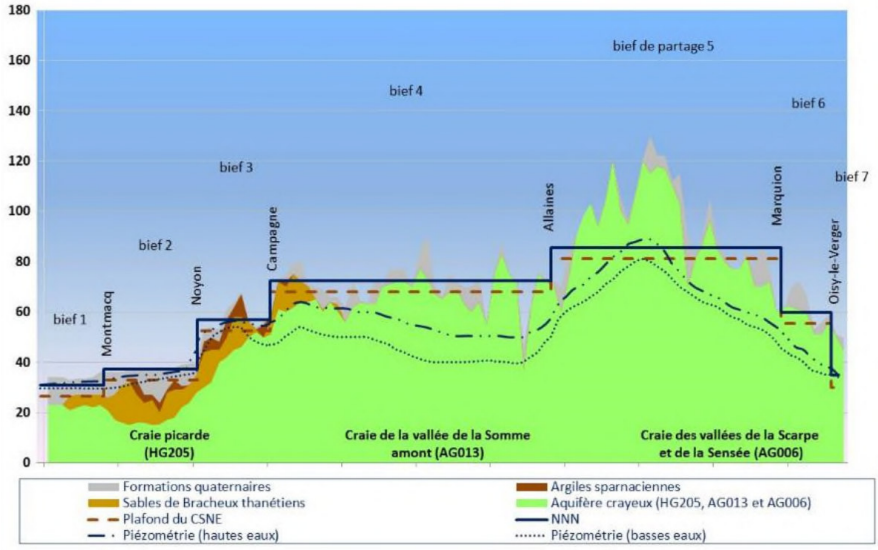


Source : site internet de la société du CSNE.

(1) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiches MAGEO et CSNE.

Par ses dimensions, le CSNE est un ouvrage hors normes, que la Cour des comptes qualifie de « plus important projet d'infrastructure de transport au niveau national ». Large de 54 mètres au plan d'eau dans ses sections rectilignes, et jusqu'à 70 mètres dans les courbes, pour une cuvette de 60 mètres de large et de 6 mètres de profondeur et une emprise moyenne d'environ 300 mètres [(1)], il suppose la construction de six écluses, dont trois dépasseront 20 mètres de chute et deviendront les plus hautes de France ; la plus haute atteindra 25,7 mètres, soit l'équivalent d'un immeuble de neuf étages. S'y ajoutent un pont-canal de 1 330 mètres au-dessus de la vallée de la Somme, record européen, et une soixantaine de rétablissements routiers et ferroviaires, dont trois autoroutiers (A2, A26 et A29). Les terrassements sont à la même échelle. Le canal sera creusé en déblais de plus de 20 mètres de profondeur sur environ huit kilomètres, et jusqu'à plus de 40 mètres sur la commune d'Ytres ; le volume de terres excavées est désormais estimé à 74,4 millions de mètres cubes [(2)].

PROFIL EN LONG DU CANAL SEINE-NORD EUROPE



Source : Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022.

(1) Réponses écrites de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

2. Un projet ancien qui a été plusieurs fois remis en cause mais qui est désormais engagé

Le projet est ancien et son histoire est faite de revirements. Inscrit en avril 1985 au schéma national des voies navigables, il fait l'objet, de novembre 1993 à novembre 1994, d'un débat préalable qui conclut à son opportunité. Une étude du conseil général des ponts et chaussées relève pourtant, en 1999, le faible intérêt d'une nouvelle liaison au regard de son coût et des trafics attendus. Le fuseau du canal est néanmoins arrêté en mars 2002 ; le projet est retenu par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003, puis inscrit parmi les trente projets prioritaires du RTE-T.

Après une concertation conduite de 2004 à 2006 et une enquête publique du 15 janvier au 15 mars 2007, le canal est déclaré d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008, et sa réalisation est inscrite dans la loi dite « Grenelle I » du 3 août 2009 (1). Le contrat de partenariat public-privé envisagé échoue toutefois : le dialogue compétitif lancé en 2011 ne réunit que deux candidats, dont l'un se retire. En janvier 2013, l'inspection générale des finances (IGF) et le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) recommandent de reporter le projet, qui paraît alors durablement compromis (2).

Le projet est ensuite reconfiguré à la suite du rapport remis en décembre 2013 par M. Rémi Pauvros, alors député du Nord, au ministre des transports et relancé par le Premier ministre en septembre 2014. La maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), créée par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 puis transformée en établissement public local le 1er avril 2020. Une déclaration d'utilité publique modificative intervient le 20 avril 2017, et la convention de financement entre l'État et les collectivités territoriales est signée le 22 novembre 2019.

Le canal est désormais entré en phase de réalisation, à un rythme très inégal selon les secteurs. L'autorisation environnementale a été délivrée par arrêté de la préfète de l'Oise du 8 avril 2021 pour le secteur 1, soit 18,6 kilomètres entre Compiègne et Passel, puis par arrêté interpréfectoral du 9 août 2024 pour les secteurs 2 à 6, soit les 89 kilomètres restants jusqu'à Aubencheul-au-Bac (3). Les travaux ont surtout avancé sur le secteur 1 : nouveau lit de l'Oise, déviations de réseaux, premiers ouvrages d'art et écluse de Montmacq, en construction. Au-delà, ils consistent pour l'essentiel en études, acquisitions foncières, fouilles archéologiques et mesures de compensation, les principaux marchés de travaux étant en cours de passation ou tout juste conclus (4).

---

(1) Article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Communiqués de la SCSNE des 14 avril 2021 et 30 août 2024.

(4) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiches MAGEO et CSNE.

La mise en service est désormais annoncée pour 2032 – la SCSNE évoquant une mise en eau en 2032 et une mise en service commerciale en 2033 (1) –, avec près de vingt ans de retard sur le calendrier initial. La déclaration d'utilité publique, prorogée le 25 juillet 2018, produit quant à elle ses effets jusqu'au 12 septembre 2027 (2).

CHRONOLOGIE DU PROJET DE CANAL SEINE-NORD EUROPE



Source : commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

(1) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Décret n° 2018-673 du 25 juillet 2018 prorogeant les effets du décret du 11 septembre 2008 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes, entre les communes de Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord).

Ce long cheminement du projet ne vaut pas la démonstration de son utilité. Dès 2013, l'IGF et le CGEDD relevaient que l'opportunité du projet avait « été régulièrement discutée » (1) ; son évaluation socio-économique n'a pourtant jamais été soumise à la contre-expertise du secrétariat général pour l'investissement (SGPI), et les procédures conduites depuis la déclaration d'utilité publique ont porté sur les modalités de réalisation de l'ouvrage plutôt que sur son principe.

3. Une décision qui a échappé au débat démocratique local

L'opportunité du canal n'a ainsi fait l'objet d'un débat spécifique qu'une seule fois, de novembre 1993 à novembre 1994, les consultations ultérieures ayant surtout porté sur les modalités de réalisation de l'ouvrage plutôt que sur son principe. Lors de l'enquête publique de 2024, la SCSNE rappelait elle-même que les raisons pour lesquelles le projet a été retenu, y compris l'analyse des solutions alternatives, « relèvent de l'étape de la déclaration d'utilité publique » et n'étaient pas l'objet de l'enquête (2). Selon M. Frédéric Graber, historien, la Commission nationale du débat public, saisie au début des années 2000, n'a pas organisé de débat public, la concertation conduite ensuite ayant surtout pris la forme de réunions d'information ; plus généralement, l'enquête publique, purement consultative, débouche dans la très grande majorité des cas sur un avis favorable et n'oblige pas le porteur de projet à répondre de manière contradictoire aux critiques (3).

L'enquête publique relative au secteur 1, conduite du 5 octobre au 12 novembre 2020, s'est en outre déroulée en pleine crise sanitaire. Elle a dû être prolongée d'une semaine en raison du confinement décidé fin octobre, les dernières permanences étant assurées par téléphone, et n'a recueilli que 122 contributions (4). Celle des secteurs 2 à 6, conduite du 4 mars au 2 avril 2024, a reçu plus de 700 avis et observations, émanant d'environ 600 contributeurs (5).

Les représentants du collectif Méga Canal Non Merci ont dénoncé devant la rapporteure une information insuffisante des habitants, des documents difficiles d'accès et des réunions publiques peu fréquentées, conduites sans véritable débat contradictoire (6). Les instances de concertation prévues par les textes n'ont pas davantage joué leur rôle : le comité stratégique de la SCSNE, censé associer notamment les communes, les usagers de la voie d'eau, les chambres consulaires et les associations environnementales agréées, n'a jamais été réuni depuis sa séance

---

(1) IGF-CGEDD, Rapport sur le projet de canal Seine-Nord Europe, janvier 2013.

(2) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

(3) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Rapport de la commission d'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale du secteur 1 (Compiègne-Passel), 16 décembre 2020.

(5) Communiqué de la SCSNE du 7 mai 2024 relatif au rapport de la commission d'enquête sur les secteurs 2 à 6.

(6) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

inaugurale du 22 novembre 2019 [1]. Le président du conseil de surveillance de la SCSNE en impute la responsabilité à l'État et à la taille de cette instance, qui compte plus de 160 membres, tout en faisant valoir que la société a tenu plus de 2 000 réunions avec les parties prenantes depuis 2020 [2]. Pour la rapporteure, ces conditions renforcent la nécessité de rendre au Parlement et aux citoyens la décision sur l'avenir du projet.

B. LA VALEUR SOCIO-ÉCONOMIQUE DU CANAL N'EST PAS DÉMONTRÉE TANT ELLE REPOSE SUR DES HYPOTHÈSES DE TRAFIC FRAGILES JAMAIS CONTRE-EXPERTISÉES

1. Une évaluation socio-économique du projet ancienne et jamais contre-expertisée

L'évaluation socio-économique mesure l'utilité d'un projet pour la collectivité dans son ensemble, et non sa seule rentabilité financière pour le maître d'ouvrage. Elle compare, sur toute la durée de vie de l'ouvrage, ses coûts – investissement, entretien, exploitation – à l'ensemble de ses avantages, convertis en euros : baisse des coûts de transport pour les chargeurs, gains de temps, mais aussi externalités négatives évitées, comme les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, les accidents ou la congestion routière. Ces flux, qui s'étalent sur plusieurs décennies, sont ramenés à leur valeur présente au moyen d'un taux d'actualisation fixé par l'État. Deux indicateurs en résultent : la valeur actualisée nette (VAN), qui doit être positive, et le taux de rentabilité interne (TRI), qui doit dépasser le taux d'actualisation. En deçà, le projet détruit de la valeur pour la collectivité.

Les premières évaluations réalisées ont été peu favorables au projet. En juillet 1999, le conseil général des ponts et chaussées concluait à la faible rentabilité de tous les scénarios étudiés, en raison de leur coût élevé et de la faiblesse des trafics, et écartait l'intérêt d'une liaison centrale reprenant la fonction du canal du Nord. En 2006, l'évaluation réalisée dans le cadre de l'enquête publique estimait que le taux de rentabilité interne (TRI) du canal restait, à l'échelle française, inférieur au taux d'actualisation (3,7 % contre 4 %) : le projet était alors, selon la Cour des comptes, « destructeur » de valeur pour la France [3]. En 2013, l'IGF et le CGEDD relevaient « un risque réel de destruction de valeur pour la collectivité » [4].

Afin de mettre davantage en lumière l'effet « réseau » dans lequel s'insère le projet du CSNE, les deux évaluations réalisées au cours des années suivantes ne portent plus sur le seul canal. Celle de 2015, réalisée à l'appui de la déclaration

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) IGF-CGEDD, Rapport sur le projet de canal Seine-Nord Europe, janvier 2013.

d'utilité publique modificative, couvrait le volet français du projet Seine-Escaut dans son intégralité et affichait un TRI compris entre 6,85 % et 7,56 %. Celle de 2021, établie pour la demande de financement européen au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE 2), porte sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut, pour un investissement de 10,5 milliards d'euros (valeur 2019), et aboutit à un TRI de 6,6 % [1]. Aucun bilan propre au canal n'a donc été produit, de sorte que sa valeur socio-économique spécifique ne peut être appréciée.

Aucune de ces évaluations n'a été soumise à la contre-expertise du secrétariat général pour l'investissement (SGPI), obligatoire depuis 2013 pour les projets mobilisant plus de 100 millions d'euros d'investissement public [2]. La SCSNE a fait valoir que la déclaration d'utilité publique initiale était antérieure à cette obligation, dont le décret d'application exempte les projets ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, et que les reconfigurations intervenues ne modifiaient pas fondamentalement le projet. La Cour regrette pour sa part que « le cœur de cette modélisation des trafics, à savoir les enquêtes sur les préférences des chargeurs et les tableaux de calculs détaillés, n'a jamais été exposé publiquement ni véritablement contre expertisé (…) ce qui est regrettable pour un ouvrage de cette ampleur » [3].

Les évaluations disponibles reposent enfin sur des paramètres dépassés. L'étude de 2021 retenait pour le canal un coût de 5,35 milliards d'euros (valeur 2019), cohérent avec les 5,1 milliards d'euros courants de la convention de financement de 2019, quand l'estimation actuelle atteint 7,35 milliards d'euros courants hors frais financiers, soit une hausse de plus de 40 % par rapport à la convention, et anticipait un ralentissement de la hausse des prix des travaux publics rapidement démenti par les faits. Elle supposait une croissance annuelle du PIB de 1,6 % jusqu'en 2070, taux que l'Autorité environnementale juge « très élevé » au regard des 1,25 % observés en moyenne entre 1991 et 2020 [4]. Sans les gains non marchands – réduction de la pollution, du bruit et de la congestion routière –, le TRI tombe à environ 4,5 %, à peine supérieur au taux d'actualisation [5]. Le COI invite en conséquence la SCSNE à « actualiser au plus vite le bilan socio-économique du projet ». Cette actualisation n'a toujours pas abouti : le groupe de travail sur l'évaluation socio-économique installé à la mi-2025 par le Premier ministre a indiqué au COI ne pas disposer des données de trafic nécessaires [6], et le président du conseil de surveillance de la SCSNE a confirmé à la rapporteure qu'aucune étude

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ; décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(5) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(6) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

socio-économique indépendante et actualisée n'était disponible à ce jour, une nouvelle étude devant être relancée [1].

La rapporteure relève en outre que la méthode d'évaluation donne une valeur monétaire à des avantages tels que les gains de temps sans mesurer correctement le coût des dommages environnementaux. Dès 2006, ces dommages n'avaient d'ailleurs « pas été évalués ni ajoutés au coût financier » du projet [2].

2. L'évaluation socio-économique repose sur des prévisions de trafic qui supposent une rupture historique

Les prévisions retiennent un trafic de 17,4 millions de tonnes (Mt) sur le canal cinq à dix ans après sa mise en service, puis de 32,7 Mt en 2070, contre 2,3 Mt aujourd'hui sur le canal du Nord [3]. Le tonnage serait ainsi multiplié par plus de sept ; même limité au trafic de transit sur toute la longueur de l'ouvrage, estimé de 12 à 13 Mt, il le serait par plus de cinq. La SCSNE juge ce « saut quantitatif » « crédible » au regard de l'écart de performance entre l'itinéraire actuel et le futur réseau [4]. VNF fait état, pour sa part, d'un trafic historiquement plafonné autour de 3,5 Mt sur le canal du Nord, ce qui correspondrait encore à une multiplication par près de cinq ; l'établissement a précisé à la rapporteure que la prévision de 17 Mt, établie en 2021 pour étayer la demande de financement européen au titre du MIE 2, ne serait actualisée qu'à l'occasion du dossier du MIE 3, attendu fin 2028 ou début 2029 [5]. L'association PTSE relève au contraire que le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) évalue à 10 Mt par an la capacité maximale du canal du Nord, dans des conditions d'exploitation comparables à celles prévues pour le nouveau canal, soit 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 [6].

Ces hypothèses sont néanmoins jugées très optimistes par les instances d'évaluation. L'Autorité environnementale relève que le bilan « se fonde sur un pur modèle d'offre et s'appuie sur une prévision de croissance manifestement surévaluée », en l'absence de toute « étude de marché précise des utilisateurs de la voie d'eau ». Elle décrit le projet comme le « pari d'un choc d'offre » et conclut que l'analyse « repose sur des hypothèses dont le biais d'optimisme affecte sa crédibilité » [7]. La Cour des comptes européenne observait dès 2020 que les statistiques des dix dernières années n'indiquaient pas que le quadruplement du

(1) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(4) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

(5) Audition de Voies navigables de France (VNF) par la rapporteure, octobre 2026.

(6) Réponses écrites de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

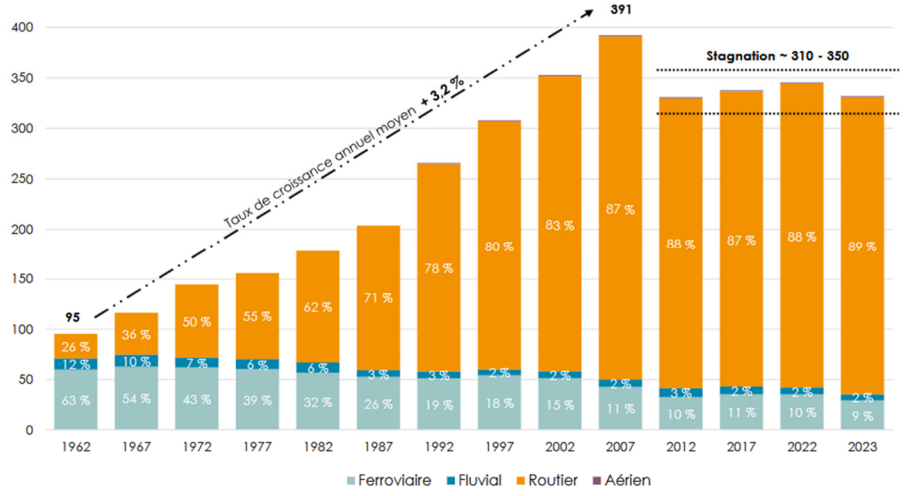
(7) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

trafic attendu à l'horizon 2060 se produirait (1). Les membres du COI ont eux-mêmes exprimé « des avis divergents (…) sur le réalisme des prévisions de trafic annoncées » (2). Entendue par la rapporteure, l'Autorité environnementale a rappelé que les flux européens de marchandises, notamment de pondéreux, ne connaissent plus de croissance globale depuis 2008, et cité l'exemple du canal Main-Danube, dont le trafic, de l'ordre de 3 millions de tonnes par an, est resté très en deçà des projections initiales (3).

Les données récentes confirment cette stagnation. VNF indique que les trafics fluviaux sont restés globalement stables au cours des dix dernières années, autour de 10 Mt dans le bassin du Nord–Pas-de-Calais et de 20 Mt dans celui de la Seine, avec des variations de l'ordre de 10 % autour de cette moyenne au gré des récoltes et de la conjoncture du bâtiment et des travaux publics (4). Tous modes confondus, le transport intérieur de marchandises oscille depuis 2008 entre 320 et 350 milliards de tonnes-kilomètres, sans avoir retrouvé son niveau de 2007, d'environ 390 milliards, alors que les prévisions du projet reposent sur une croissance d'environ 50 % du trafic de fret sur le corridor Seine-Escaut au cours des trente-cinq prochaines années (5).

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

(en milliards de tonnes par km et en pourcentage de part modale)



Source : Autorité de régulation de l'énergie, Le Marché du transport en France, volume 4, juillet 2025.

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(3) Audition de l'Autorité environnementale par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Réponses écrites de Voies navigables de France (VNF) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(5) Réponses écrites de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

En particulier, la croissance des trafics repose sur le développement du transport de conteneurs. L'étude de 2021 retient pour ce trafic un taux de croissance supérieur encore à celui, déjà jugé « très élevé », de l'activité économique. Le conteneur ne représente aujourd'hui que 10 % du trafic fluvial du bassin Nord-Pas-de-Calais, soit 150 255 équivalents vingt pieds (EVP) (1) en 2024 (2). Selon le collectif UTC Low-Tech, les études de trafic les plus récentes tablent sur 327 000 EVP en 2035 sur le canal, soit 50 % de plus que l'actuel trafic fluvial de conteneurs sur la Seine (environ 220 000), en retenant une croissance des conteneurs maritimes de 3,8 % par an entre 2020 et 2025, quand celle-ci a reculé de 1,9 % par an en France entre 2019 et 2023 ; elles prévoient également un quadruplement du trafic de céréales d'ici 2035, alors que celui-ci, de l'ordre de 1,2 Mt par an en moyenne sur le canal du Nord entre 2021 et 2024, emprunte déjà largement la voie d'eau (3). Surtout, le réseau qui entoure le canal ne permettra pas d'exploiter son gabarit. Conçu pour des bateaux chargés de trois couches de conteneurs, le canal ne sera relié à Dunkerque et à la Belgique que par des voies limitées à deux couches. Le relèvement des ponts nécessaire, évalué à 1,8 milliard d'euros en 2013, a été jugé financièrement irréaliste par VNF. Au sud, la mise au gabarit de l'Oise a été ramenée à deux couches, et le pont ferroviaire de Mours n'en laisse passer qu'une seule. La Cour en conclut à « un défaut de cohérence entre le CSNE, ouvrage performant, et les segments de navigation qui l'entourent », les perspectives d'harmonisation relevant « de l'hypothétique et du long terme ».

Ces trafics supposent enfin une flotte et des équipages qui restent à constituer. La batellerie française, encore largement artisanale, devra se convertir aux grands gabarits et affronter la concurrence de flottes belges et néerlandaises « plus nombreuses, modernes et structurées » (4). Le nombre de bateaux en circulation sur le réseau des Hauts-de-France a reculé de 25 % en 2024, de 951 à 711 unités, au profit d'unités plus grandes (5). Le collectif UTC Low-Tech souligne en outre que le secteur souffre déjà d'une pénurie de bateliers, les affréteurs peinant à assurer les flux lors des périodes de tension, notamment au moment des moissons.

Plus globalement, les annonces d'emplois associées au projet ne sont pas étayées. La SCSNE ne revendique que les emplois du chantier, estimés à 6 000 au plus fort des travaux ; le chiffre de 15 000 emplois en phase d'exploitation, régulièrement avancé, « n'est pas le fait du maître d'ouvrage » (6). Il provient d'une

---

(1) L'équivalent vingt pieds est l'unité standard pour compter les conteneurs. Un EVP correspond à un conteneur de 20 pieds, soit environ 6,1 mètres de long, 2,4 mètres de large et 2,6 mètres de haut, pour quelque 33 m³. Le conteneur le plus courant fait 40 pieds et compte pour 2 EVP.

(2) CESER Hauts-de-France, Canal Seine-Nord Europe : de l'infrastructure aux projets des territoires des Hauts-de-France, rapport-avis du 22 septembre 2026.

(3) Contribution écrite du collectif UTC Low-Tech (projet Canalternatif) adressée à la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) CESER Hauts-de-France, Canal Seine-Nord Europe : de l'infrastructure aux projets des territoires des Hauts-de-France, rapport-avis du 22 septembre 2026.

(6) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

étude de 2006, qui évoquait 15 000 emplois dix ans après la mise en service et 45 000 à l'horizon 2050, et dont l'Autorité environnementale a relevé l'ancienneté et le caractère trop général [1]. Le président du conseil de surveillance de la SCSNE, qui reprend ce chiffre de 15 000 emplois, a d'ailleurs indiqué à la rapporteure que les estimations disponibles n'étaient pas toutes récentes et qu'une étude serait relancée pour préciser les emplois attendus par site et par secteur [2]. À titre d'ordre de grandeur, l'association PTSE estime qu'une plateforme logistique emploie de 10 à 20 personnes par hectare, soit de 3 000 à 6 000 emplois pour les quelque 300 hectares de ports intérieurs prévus ; le parc logistique E-Valley, voisin du port intérieur de Marquion, compte aujourd'hui environ 1 500 emplois pour 350 hectares [3].

3. Un report modal incertain et limité qui pourrait se faire en partie au détriment du transport ferroviaire de fret

Le report modal de la route vers la voie d'eau est la principale justification du projet : la SCSNE annonce un million de poids lourds en moins par an sur les routes françaises quelques années après la mise en service [4]. VNF précise que la part modale du fluvial doublerait, de 5 à 10 %, entre le nord et le sud du canal, et progresserait de trois points, de 11 à 14 %, à l'échelle du réseau Seine-Escaut, soit l'équivalent de 2,3 millions de camions [5]. Ce report n'est pourtant pas garanti.

Ces chiffres doivent être rapportés à l'ampleur du transport routier de marchandises. La route assure environ 89 % du transport intérieur de marchandises en France, contre 9 % pour le rail et 2 % pour la voie d'eau [6]. Les Hauts-de-France sont traversés par l'un des principaux corridors routiers de fret d'Europe : l'autoroute A1, qui relie Paris à Lille, voit passer sur ses sections les plus chargées quelque 26 000 poids lourds par jour [7], tandis que l'A2, l'A26 et l'A29, que le canal doit franchir, complètent ce réseau. Rapporté à ces volumes, le million de poids lourds évités chaque année sur l'ensemble du réseau routier national représente environ 2 700 poids lourds par jour, soit, en ordre de grandeur, un dixième du seul trafic de poids lourds de l'A1 sur ses sections les plus chargées. La capacité maximale du canal, de 38 millions de tonnes par an, ne correspondrait elle-même, selon la SCSNE, qu'à l'équivalent de 1,6 million de poids lourds par an,

---

(1) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(2) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Réponses écrites de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) Réponses écrites de Voies navigables de France (VNF) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(6) Service des données et études statistiques (SDES), données 2023 sur le transport intérieur de marchandises.

(7) Économie Matin, « Poids lourds : bientôt une taxe sur l'A1 ? », 9 août 2023.

soit 4 000 à 6 000 par jour [1]. L'étude d'impact de 2019 n'escomptait d'ailleurs qu'une réduction d'environ 5 % du trafic routier de marchandises sur les autoroutes A1 et A2 à l'horizon 2030, par rapport au scénario de référence [2]. Dans les années 1990, la région Nord–Pas-de-Calais présentait déjà le canal comme une alternative au doublement de l'autoroute A1, pour répondre à la saturation routière [3] : il s'agissait alors d'accompagner la croissance du trafic plutôt que de le réduire.

Les trafics attendus sur le canal sont constitués pour environ 60 % de matériaux du BTP et de céréales [4], c'est-à-dire de clients traditionnels des modes massifiés, déjà largement desservis par le fleuve et le rail. Dès 2013, l'IGF et le CGEDD relevaient que le canal détournerait 5,6 Mt de la route, soit 3,8 % du trafic routier sans projet, mais aussi 3,3 Mt du fer, soit 13,3 % du trafic ferroviaire et 37 % du trafic capté par la voie d'eau ; ils jugeaient en conséquence « discutable » la « cohérence du projet avec l'action publique en faveur du fret ferroviaire » [5]. L'étude de 2021 attribue encore 16 % du trafic capté par la voie d'eau au mode ferroviaire, à l'échelle du réseau Seine-Escaut [6].

Les bénéficiaires de ce report modal ne sont en outre pas ceux qui en supporteront les impacts. Mesuré en tonnes chargées et déchargées, le report modal permis par l'ensemble du réseau Seine-Escaut profiterait pour les deux tiers aux pays européens voisins de la France. Au sein même du territoire national, les Hauts-de-France n'en retireraient pas à terme la part la plus forte, l'Île-de-France en profitant davantage à l'horizon 2070 [7].

Le bénéfice environnemental attendu suppose en outre que les camions retirés de la route ne soient pas remplacés. Or aucune étude n'a évalué l'« effet rebond » par lequel la désaturation des axes routiers attirerait un nouveau trafic [8]. La direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) a confirmé à la rapporteure que la croissance générale des échanges constituait une hypothèse des évaluations [9] : le canal absorberait ainsi une partie de la hausse attendue du trafic routier plutôt que de réduire le nombre de camions en circulation,

---

(1) SCSNE, dossier de demande d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6, note de présentation non technique, 2023.

(2) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2019-61 du 18 décembre 2019 sur le canal Seine-Nord Europe.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(5) IGF-CGEDD, Rapport sur le projet de canal Seine-Nord Europe, janvier 2013.

(6) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(7) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(8) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(9) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

comme l'a souligné le collectif UTC Low-Tech. Ce raisonnement est d'autant plus fragile que les études de trafic précisent elles-mêmes qu'« aucune hypothèse n'est prise quant aux limites de capacités des réseaux ferroviaires et routiers » [1] : le scénario de référence suppose une croissance du trafic routier que les infrastructures routières et ferroviaires existantes ne pourraient pas nécessairement absorber. L'association Canalternatif a enfin souligné devant la rapporteure que le développement de zones logistiques associées au canal pourrait accroître les flux routiers de desserte [2]. Le collectif Méga Canal Non Merci cite à cet égard les activités appelées à s'implanter sur le foncier bordant le canal, telles qu'une usine d'engrais et une installation de traitement de déchets amiantés à Languevoisin ou le parc logistique et le centre de données d'E-Valley, près de Cambrai, et relève que le chantier lui-même, puis la fermeture du canal du Nord, accroîtront le trafic de poids lourds [3].

Enfin, les leviers tarifaires censés provoquer ce report de la route vers le fluvial ne sont pas décidés. Le scénario central de l'étude de 2021 suppose l'application de la taxe Eurovignette [4] aux poids lourds sur certains axes autoroutiers du Nord de la France, alors que la directive correspondante n'est pas encore transposée. La Cour recommande en conséquence de préciser « les niveaux de péages fluviaux et autoroutiers, les volumes et la nature des trafics » afin d'identifier les leviers de création de valeur du projet [5].

C. LA DÉRIVE DES COÛTS ET DES DÉLAIS REND LE PLAN DE FINANCEMENT CADUC ET FAIT DE L'ÉTAT LE GARANT DE DERNIER RESSORT

1. Un coût du chantier qui a quasi doublé et une échéance qui affiche vingt ans de retard

Le coût du canal n'a cessé de croître depuis le début du projet. Évalué à 4,2 milliards d'euros courants lors de la déclaration d'utilité publique de 2008, puis fixé à 5,1 milliards d'euros courants par la convention de financement de 2019, il atteint désormais 7,35 milliards d'euros courants hors taxes et hors frais financiers, selon l'estimation arrêtée en octobre 2025. La hausse atteint 75 % depuis la déclaration d'utilité publique, quand l'indice des prix n'a progressé que de 20 % ; selon le comité de suivi de la convention, elle s'explique pour 65 % par la hausse des indices de coûts et pour 35 % par le report de la mise en service. La Cour des

(1) Contribution écrite du collectif UTC Low-Tech (projet Canalternatif) adressée à la rapporteure, octobre 2026, citant la pièce B1-7E du dossier d'enquête publique de 2024.

(2) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Réponses écrites du collectif Méga Canal Non Merci et de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(4) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, modifiée par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022.

(5) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

comptes européenne relevait dès 2020 que le canal était, parmi les grands projets d'infrastructure cofinancés par l'Union, celui qui accumulait le plus grand retard et la plus forte augmentation de coût.

La mise en service, envisagée en 2013 lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, puis en 2015 au moment de celle-ci et en 2028 dans la convention de 2019, est désormais annoncée pour 2032, soit près de vingt ans de retard [(1)]. Le COI juge pourtant cette échéance encore « excessivement ambitieuse » [(2)].

ÉVOLUTION DU COÛT ET DES DÉLAIS DE CONSTRUCTION DU CANAL SEINE-NORD EUROPE

(en milliards d'euros)

Année	Source	Coût projeté (valeur de l'année de référence)	Coût actualisé (courant HT)	Mise en service prévue
2003	Rapport d'audit des grands projets d'infrastructure	2,6 (€ 1999)		2014
2008	Déclaration d'utilité publique du 11 septembre 2008	3,173 (€ 2005)	4,2	2015
2019	Convention de financement du 22 novembre 2019	4,524 (€ 2016)	5,1	2028
2025	Comité de suivi de la convention de financement (14 octobre 2025)	4,924 (€ 2016)	7,35	2032

Les coûts projetés sont exprimés en euros constants de l'année indiquée entre parenthèses ; les coûts actualisés sont exprimés en euros courants, hors taxes et hors coûts de financement.

Source : Cour des comptes, La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026, tableau n° 2, p. 60, à partir des données transmises par la SCSNE.

Le montant de 7,35 milliards d'euros n'est en outre qu'une estimation provisoire. Entendue par la rapporteure, la DGITM a précisé qu'il s'agissait d'une hypothèse et non d'un coût définitif, dépendant de l'inflation et de l'évolution de l'indice des travaux publics TP01 jusqu'à la mise en eau [(3)]. Les facteurs de hausse sont nombreux : prescriptions environnementales précisées au fil des procédures, identification de nouveaux terrains nécessaires au dépôt des déblais, compensation des atteintes aux milieux aquatiques, archéologie préventive. Le seul poste de l'archéologie préventive est passé de 21 à environ 92 millions d'euros [(4)].

L'expérience du secteur 1, le seul dont les travaux sont avancés, laisse présager de nouvelles dérives : son coût a augmenté de 68 % par rapport à la convention de 2019, passant de 397 à 671 millions d'euros, principalement du fait

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(3) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

du rescindement de l'Oise et des terrassements. Or les principaux marchés des secteurs 2 à 6 restent à exécuter, et la Cour des comptes souligne que des « variations substantielles ne peuvent être écartées en phase d'ouverture des offres et à l'exécution des travaux ».

Plus globalement, la valeur du canal dépend de la réalisation effective d'ouvrages extérieurs au projet : les aménagements du corridor Seine-Escaut inscrits dans la décision d'exécution européenne de 2024 – mise au gabarit de l'Oise (MAGEO), reconstruction du pont de Mours, régénération et doublement de l'écluse des Fontinettes et section Bray-Nogent – représentent environ 1,3 milliard d'euros. À l'exception de la section Bray-Nogent, ils sont « indispensables au projet », alors que leur réalisation et leur financement ne sont « acquis pour aucun » d'entre eux (1). Avec les ports intérieurs, la mise au gabarit de l'Oise, le pont de Mours et l'écluse des Fontinettes, la partie française du réseau Seine-Escaut coûte plus de 8,5 milliards d'euros hors taxes et hors frais financiers, et 11,2 milliards d'euros avec la section Bray-Nogent et le relèvement des ponts à sept mètres (2). Le président du conseil de surveillance de la SCSNE conteste cette approche, estimant que ces ouvrages ne relèvent pas du cœur du projet et que le canal pourrait fonctionner sans relèvement des ponts ni mise au gabarit de l'Oise (3) ; le COI les juge pourtant, à l'exception de la section Bray-Nogent, indispensables au projet.

COÛT CUMULÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE ET DES OUVRAGES CONNEXES DU RÉSEAU SEINE-ESCAUT

(en milliards d'euros hors taxes)

Ouvrage	Coût actualisé
CSNE	7,347
Ports intérieurs	0,317
MAGEO	0,535
Pont de Mours	0,069
Écluse des Fontinettes	0,268
Total, hors relèvement des ponts et Bray-Nogent	8,536
Bray-Nogent	0,343
Relèvement des ponts à 7 mètres	2,272
Total général	**11,151**

CSNE : canal Seine-Nord Europe ; MAGEO : mise au gabarit européen de l'Oise. La Cour souligne le caractère minorant de cette estimation, qui n'inclut ni les frais financiers, évalués entre 1,032 et 3,181 milliards d'euros pour le seul CSNE, ni plusieurs travaux de moindre ampleur inscrits dans la décision d'exécution de la Commission européenne.

Source : Cour des comptes, La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026, tableau n° 6, p. 89, d'après la SCSNE et VNF.

(1) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiches MAGEO et CSNE.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

2. Un plan de financement caduc qui fait de l'État le garant de dernier ressort

La convention de 2019 reposait sur des contributions forfaitaires et non révisables de l'État et des collectivités territoriales, de 1,1 milliard d'euros chacun, sur une contribution européenne de 2,1 milliards d'euros, correspondant à 40 % du coût, et sur un « emprunt de bouclage » de 841 millions d'euros, à lever une fois les autres contributions épuisées. La hausse du coût laisse un reste à financer de 2,23 milliards d'euros hors frais financiers : la Cour en conclut que le schéma de financement de 2019 « n'est plus viable ».

En l'état actuel de la convention, ce reste à financer pèse pour l'essentiel sur l'emprunt de bouclage. Selon les simulations conduites en 2024, les frais financiers correspondants seraient compris entre 1 et 3,2 milliards d'euros, portant le coût complet du canal entre 8,38 et 10,53 milliards d'euros [(1)]. Or la ressource destinée à rembourser cet emprunt n'existe pas. La convention renvoie à une « taxe nationale à assiette locale incitant au report modal » dont l'assiette n'a jamais été arrêtée. La seule solution identifiée, une déclinaison de la directive Eurovignette, suppose une transposition encore à faire, ne produirait de recettes qu'à partir de 2032 et entre en concurrence avec l'affectation de ces recettes à la régénération des réseaux existants, recommandée par la conférence Ambition France Transports. La SCSNE privilégie le recours à l'article 7 *septies* de la directive Eurovignette [(2)], qui permet à un État membre d'« appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui sont régulièrement saturés » ou dont l'utilisation cause des dommages importants à l'environnement. Le produit doit être investi dans des infrastructures du réseau transeuropéen central situées dans le même corridor, et la majoration est plafonnée à 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée. Cette faculté n'a pas été transposée en droit français et ne pourrait s'appliquer qu'à l'échéance de la concession de la SANEF, à la fin de 2031. La SCSNE en attend « au moins 150 millions d'euros hors inflation » [(3)]. La Cour estime toutefois que ce mécanisme ne procurerait pas toutes les recettes nécessaires. Six ans après la signature de la convention, ce point demeure, selon la Cour, « une pierre d'achoppement majeure » [(4)].

Le desserrement de cette contrainte repose sur une hausse de la contribution européenne qui n'est pas acquise. Au niveau prévu en 2019, celle-ci ne couvrirait plus que 28 % du coût actualisé. Porter ce taux à 40 % ou 50 % suppose d'obtenir de nouveaux financements au titre du MIE 3 (2028-2034), dont l'enveloppe est encore en négociation et pour lequel le canal sera en concurrence avec d'autres

---

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières, modifiée par la directive (UE) 2022/362 du Parlement européen et du Conseil du 24 février 2022.

(3) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

grands projets. La conférence de financement réunissant l'État et les collectivités, que la Cour recommande de réunir « au plus tôt », n'a toujours pas de calendrier [1].

Dans ce schéma, l'État apparaît comme le garant de dernier ressort. La convention l'oblige à compenser tout déficit de financement européen par rapport au taux de 40 %. Elle met en outre à la charge de la partie qui en est à l'origine les surcoûts résultant d'un « changement de loi » : la SCSNE impute ainsi à l'État, au titre de l'application par ses services des réglementations relatives à la sécurité des ouvrages hydrauliques et à l'environnement, des surcoûts estimés à 603 millions d'euros, ce que contestent la préfecture de région et le ministère chargé des transports. La Cour conclut que la dérive du projet « fait peser un risque fort, pour l'État, d'être appelé à garantir le financement ultime du projet ». Entendue par la rapporteure, la Cour a précisé que si les collectivités se sont portées garantes de l'emprunt de bouclage lors de la régionalisation de la société, l'État pourrait néanmoins être amené à intervenir en cas de déficit important, ces collectivités étant elles-mêmes largement financées par lui. La présidence du comité des engagements et des risques de la SCSNE a certes été confiée à la direction du budget en juin 2026, comme le suggérait la Cour [2], mais l'État demeure minoritaire au conseil de surveillance, où il ne dispose que de dix sièges sur vingt-neuf [3].

3. Un risque d'éviction de l'entretien et de la régénération du réseau fluvial existant

Le COI alerte, de manière générale, sur « le risque d'éviction des investissements en régénération et modernisation des réseaux existants, pourtant prioritaires, par rapport à la réalisation de grands projets d'infrastructures nouvelles » [4]. Le réseau fluvial en offre une illustration. Selon la Cour des comptes, les moyens prévus pour le réseau de VNF d'ici 2032 sont inférieurs de 482 millions d'euros à ce qu'exigerait sa simple stabilisation et de 1,26 milliard d'euros à ce qu'exigerait sa remise à niveau [5], soit l'équivalent de 7 à 17 % du coût du canal.

La reprise du canal en exploitation accentuera cette tension. Ce segment, qui représentera moins de 2 % des 6 700 kilomètres de voies navigables gérées par VNF, mobiliserait 85 à 90 équivalents temps plein, soit environ 4 % des effectifs de fonctions comparables, et 10 % des dépenses annuelles de maintenance de l'opérateur VNF qui devra en assurer la gestion une fois le chantier achevé. Son coût énergétique, lié au pompage nécessaire au fonctionnement des écluses, est estimé à 14 millions d'euros par an, soit davantage que les quelque 10 millions

---

(1) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026.

(5) Cour des comptes, L'entretien des voies navigables : l'exemple de VNF, février 2025.

d'euros que VNF consacre aujourd'hui à l'énergie pour l'ensemble de son réseau [1]. Ces charges pèseront sur le budget de VNF et nécessiteront un ajustement significatif de la dotation de l'État, les redevances ne pouvant les couvrir [2]. VNF a confirmé à la rapporteure que les péages fluviaux, qui lui rapportent environ 14 millions d'euros par an, ne pourraient, même doublés ou triplés, constituer une réponse à l'échelle de ces besoins [3]. L'avenir des sections du canal du Nord qui ne seront pas reprises par le nouvel ouvrage n'est par ailleurs que partiellement défini. Selon VNF, le canal restera navigable en antenne sur une dizaine de kilomètres jusqu'à Marquion, ne sera plus navigable entre Marquion et Allaines, où il servira à rétablir des fonctions hydrauliques et écologiques, et conservera une vocation mixte entre Allaines et Languevoisin, en lien avec le canal de la Somme ; le devenir de la section comprise entre Languevoisin et Pont-l'Évêque, qui perdra sa vocation de fret, reste à définir avec les collectivités, avec lesquelles les coûts d'entretien pourraient être partagés [4].

L'effet d'éviction ne concerne pas le seul réseau fluvial : il pourrait peser sur l'ensemble des besoins de régénération et de modernisation des réseaux existants. La conférence Ambition France Transports les a chiffrés, pour la période 2026-2031, à près de 3 milliards d'euros supplémentaires par an : 1,5 milliard pour le réseau ferroviaire structurant, 1 milliard pour le réseau routier national non concédé et 0,5 milliard pour le fret, dont 200 millions pour le fret fluvial. Elle a constaté un consensus pour concentrer l'effort d'investissement des prochaines années sur la régénération et la modernisation, avant tout nouveau développement [5].

Or les ressources envisagées pour couvrir ces besoins sont aussi celles dont dépend le bouclage du financement du canal. À l'échéance des concessions autoroutières, la conférence recommande de maintenir les péages et d'affecter le surplus de recettes, estimé à environ 2 milliards d'euros par an à compter de 2037, en priorité à la régénération et à la modernisation des réseaux existants. De son côté, la seule ressource identifiée à ce jour pour rembourser l'emprunt de bouclage du canal repose sur ces mêmes recettes. La rapporteure en conclut que l'achèvement du canal mobiliserait des ressources que la conférence comme le Conseil d'orientation des infrastructures destinent en priorité aux réseaux existants, alors même que l'État pourrait être appelé à garantir le financement ultime du projet.

---

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(3) Audition de Voies navigables de France (VNF) par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Réponses écrites de Voies navigables de France (VNF) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(5) Rapport Ambition France Transports, Financer l'avenir des mobilités, juillet 2025.

II. DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET AGRICOLES MAJEURS DIFFICILEMENT SOUTENABLES DANS LE CONTEXTE DE CRISE CLIMATIQUE ET D'ÉROSION DE LA BIODIVERSITÉ

Au-delà de son coût, le canal Seine-Nord Europe emporte des conséquences environnementales et agricoles que l'Autorité environnementale qualifie d'« impacts forts et multiples ». Il crée une dépendance durable à une ressource en eau qui se raréfie (A), porte aux milieux naturels et aux espèces protégées des atteintes lourdes, parfois irréversibles, dont la compensation reste incertaine (B) et soustrait à l'agriculture plus de 2 100 hectares de terres (C).

Ces impacts ne sont pas contrebalancés par un bénéfice climatique établi, alors que celui-ci constitue la principale justification environnementale du projet. La construction du canal émettra 2,8 millions de tonnes équivalent CO_2 selon la dernière étude d'impact, contre 2,1 millions estimées en 2019 ; les terrassements, qui incluent les émissions liées au changement d'usage des sols, en représentent à eux seuls 58 % [(1)]. Ces émissions sont certaines et immédiates. Les gains attendus du report modal, estimés à environ 550 000 tonnes de CO_2 par an à l'horizon 2050 dans le scénario central du dossier d'enquête [(2)], sont en revanche hypothétiques et différés, et le délai nécessaire pour « rembourser » la dette carbone a fortement varié : treize ans dans l'étude d'impact de 2019, neuf ans dans celle de 2022, « un peu plus de dix années » selon l'Autorité environnementale. La Cour des comptes relève que ces estimations « ont fortement fluctué au gré des études » et reposent, comme les évaluations socio-économiques, « sur des hypothèses de transfert modal important » [(3)].

Ce bilan repose en outre sur un empilement d'hypothèses favorables. Il suppose le « *maintien d'un transport routier carboné sans évolution vers des formes moins émettrices* », alors que la stratégie nationale bas-carbone prévoit « *une décarbonation complète des transports routiers et fluviaux à l'horizon 2050* » [(4)] ; le COI estime que la prise en compte de ses dernières hypothèses « *serait de nature à dégrader sensiblement ce bilan issu de références très anciennes* ». Il retient par ailleurs le cas le plus favorable au fluvial, alors qu'un bateau de type Freycinet de 350 tonnes émet 4,4 fois plus par tonne-kilomètre qu'un convoi fluvial de 4 500 tonnes, et davantage que le train ; or, selon une étude de 2009 citée par la Cour, la flotte circulant sur le canal à sa mise en service serait composée pour plus de moitié de bateaux de 350 et 800 tonnes. Une partie du trafic serait enfin captée sur le rail, mode déjà faiblement émetteur, et aucune étude n'a évalué l'effet rebond qu'une désaturation des routes pourrait provoquer. Or, si le transport fluvial émet,

---

(1) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(2) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

selon VNF, trois à cinq fois moins de CO_2 par tonne transportée que la route [1], il émet nettement plus que le train : environ 25 grammes de CO_2 par tonne-kilomètre, contre 7 grammes pour le rail et 82 grammes pour la route [2]. Chaque année de retard repousse en outre d'autant le moment où la dette carbone commencera à se résorber : la dernière étude retenait une mise en service en 2028, quand l'échéance désormais affichée de 2032 est jugée « excessivement ambitieuse » par le COI.

Or la décarbonation du transport routier n'est plus une perspective lointaine : elle est inscrite dans le droit européen. Le règlement (UE) 2024/1610 du 14 mai 2024 impose de réduire les émissions de CO_2 des poids lourds neufs de 45 % en 2030, de 65 % en 2035 et de 90 % en 2040, par rapport à la période de référence de 2019 [3]. Au fil du renouvellement du parc, une part croissante des camions que le canal est censé remplacer circulera donc à l'électricité ou à faibles émissions, et chaque tonne reportée de la route vers la voie d'eau permettra d'économiser de moins en moins de CO_2. Entendu par la rapporteure, le président de l'Autorité environnementale a jugé que l'arrivée des poids lourds électriques lui semblait insuffisamment intégrée aux horizons 2040-2050 et estimé que, si le remboursement de la dette carbone devait prendre cinquante ans, le projet ne devrait pas être présenté comme un projet de décarbonation [4]. Mme Florence Habets a de même mis en doute des estimations de réduction des émissions fondées sur les niveaux actuels d'émissions routières, alors que plusieurs pertes de fonctionnalités écologiques sont, elles, assurées [5]. Les estimations ont d'ailleurs considérablement varié : la loi « Grenelle I » de 2009 escomptait une économie de 250 000 tonnes de CO_2 par an [6], quand le dossier d'enquête retient désormais environ 550 000 tonnes par an à l'horizon 2050.

Pour la rapporteure, le bénéfice climatique du canal pourrait ainsi ne jamais se matérialiser : à mesure que la route se décarbonera, le délai de remboursement de la dette carbone s'allongera, alors que les émissions de la construction sont, elles, immédiates et certaines. Elles interviendront au cours d'une décennie décisive pour le respect des engagements climatiques de la France, tandis que les économies espérées, incertaines et différées, iront en s'amenuisant. Dans le contexte de la lutte contre le changement climatique et de l'adaptation à ses conséquences, elle juge les impacts du projet difficilement soutenables.

---

(1) Réponses écrites de Voies navigables de France (VNF) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(2) Réponses écrites du collectif Méga Canal Non Merci et de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(3) Règlement (UE) 2024/1610 du Parlement européen et du Conseil du 14 mai 2024 modifiant le règlement (UE) 2019/1242 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules lourds neufs.

(4) Audition de l'Autorité environnementale par la rapporteure, octobre 2026.

(5) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

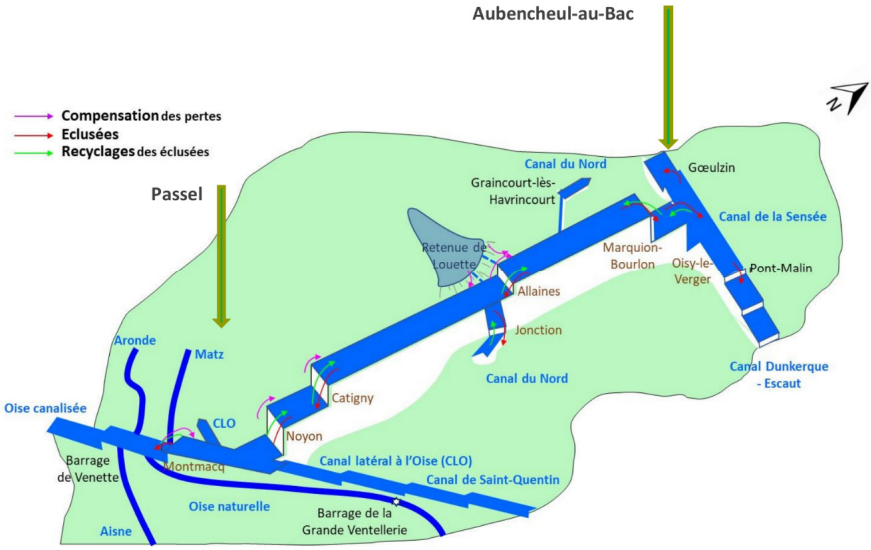
(6) Article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

A. LE CANAL CRÉE UNE DÉPENDANCE DURABLE À UNE RESSOURCE EN EAU DANS UN CONTEXTE D'AGGRAVATION DES SÉCHERESSES À L'HORIZON 2050-2070

1. Un canal alimenté par pompage dans l'Oise et non par gravité

Contrairement à la plupart des canaux, alimentés par gravité, le canal Seine-Nord Europe sera alimenté par pompage dans l'Oise, à Montmacq, point bas de l'ouvrage : l'eau devra être relevée vers les biefs successifs du canal. Les bassins d'épargne associés aux écluses permettront de recycler par gravité une partie de l'eau de chaque éclusée – « un à deux tiers » selon l'Autorité environnementale (1), deux tiers à trois quarts selon la SCSNE (2) –, le reste devant être repompé vers le bief amont. Le pompage nécessaire au fonctionnement des écluses consommera 73 GWh par an, soit la consommation électrique d'environ 32 000 personnes, et représentera près de 90 % de la consommation énergétique de l'ouvrage (3).

LE SCHÉMA D'ALIMENTATION EN EAU DU CANAL SEINE-NORD EUROPE



Source : SCSNE, dossier de demande d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6, note de présentation non technique, 2023.

Les volumes de prélèvement d'eau en jeu sont considérables. Le remplissage initial des biefs 3 à 7 et de la retenue de Louette exigera jusqu'à

---

(1) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(2) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

60 millions de mètres cubes prélevés dans l'Oise sur dix-huit mois [1]. En exploitation, l'arrêté d'autorisation de 2024 permet de prélever jusqu'à 1,2 m³/s en moyenne journalière, soit près de 38 millions de m³ par an, pour compenser des pertes par infiltration et évaporation estimées à 18 millions de m³ par an dans l'étude d'impact de 2019 [2]. Au total, l'ouvrage contiendra environ 35 millions de m³ d'eau, dont 21 millions dans ses sept biefs et 14 millions dans la retenue de Louette [3]. Selon l'Autorité environnementale, les infiltrations représentent à elles seules plus de la moitié des besoins en eau du canal ; elle recommandait d'étudier une meilleure étanchéité ou la récupération des eaux infiltrées, et plus largement de « concevoir un projet plus économe en eau » [4]. La Cour relève en outre qu'« aucune information synthétique n'est disponible permettant de connaître précisément les volumes totaux nécessaires à prélever et leur provenance ». Par comparaison, le débit moyen de l'Oise à Sempigny, station la plus proche du point de prélèvement, est de 34,2 m³/s, et son débit d'étiage de 8,4 m³/s ; celui de l'Aisne, qui la rejoint dans le bief de Venette où s'effectue le prélèvement, est de 65,4 m³/s, pour un étiage de 12,8 m³/s [5]. Rapporté au débit d'étiage cumulé des deux rivières, le prélèvement maximal autorisé en représente près de 6 %.

C'est précisément en période de basses eaux que le canal dépendra d'une autre ressource : la retenue de Louette. Le règlement d'eau prévoit de réduire, voire d'interrompre, le prélèvement sur l'Oise en fonction des débits mesurés à Creil et à Sempigny : dans les conditions de 2022, il aurait été interrompu du 7 juillet au 15 novembre, soit pendant 133 jours au cours desquels le canal n'aurait été alimenté que par la retenue de Louette [6]. Selon VNF, le débit de l'Oise suffira à alimenter le canal plus de 90 % du temps ; le prélèvement est réduit dès que ce débit descend à 6,7 m³/s à Sempigny et interrompu en deçà de 4,6 m³/s à Sempigny ou de 32,9 m³/s à Creil. Ces seuils ont été atteints en 2026 : en service, le canal aurait donc dû fonctionner sur les seules réserves de la retenue de Louette [7]. L'Autorité environnementale souligne que le projet « revient à transférer des volumes d'eau du bassin de l'Oise, qui ne bénéficie pas de soutien d'étiage, vers les bassins de la Somme et de l'Escaut », même si elle juge ce transfert faible dans le seul cadre de l'exploitation du canal.

---

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

(3) Réponses écrites de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(4) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(5) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

(6) Commission d'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, conclusions et avis, 2024.

(7) Réponses écrites de Voies navigables de France (VNF) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

2. Une réserve insuffisante face aux sécheresses longues à rebours de l'objectif de sobriété hydrique

La sécurité d'alimentation du canal repose sur une seule retenue, celle de Louette, d'une capacité utile de 14 millions de m³, fermée par une digue de 42,6 mètres de hauteur [(1)]. Selon la SCSNE, elle aurait été mobilisée aux deux tiers lors d'une année comparable à 1976, la plus sèche depuis soixante ans, et à moins de 60 % en 2022 ; à l'issue de la sécheresse de 2022, elle aurait encore permis d'alimenter le canal pendant 54 jours.

Ce dimensionnement repose toutefois sur les chroniques hydrologiques passées. L'Autorité environnementale relève que la retenue assurera un fonctionnement satisfaisant « 49 années sur 50 selon les statistiques hydrologiques actuelles, mais sans prise en compte des effets du changement climatique, y compris sur l'augmentation de l'évaporation » [(2)]. La commission d'enquête sur les secteurs 2 à 6 a jugé que la perspective de deux étés secs consécutifs, séparés par des pluies faibles, « ne peut pas être totalement exclue ». Interrogée, la SCSNE avait estimé qu'une deuxième retenue n'était « pas nécessaire » ; la commission a néanmoins recommandé de présenter dès la conception une solution complémentaire à la réserve de Louette pour faire face à une sécheresse sévère et prolongée [(3)]. Au-delà du seul canal, l'Autorité environnementale juge nécessaire une réflexion d'ensemble sur les usages de l'eau à l'échelle des bassins versants, « au regard des projections climatiques, notamment en considérant les années 2021 (inondations importantes) et 2022 (étiages sévères) ». Le maître d'ouvrage soutient toutefois que le dimensionnement retenu intègre ces enjeux propres au changement climatique. Le volume de la retenue a été calculé à partir des débits de l'Oise observés sur soixante ans à Creil et à Sempigny, assortis de marges de sécurité : évaporation majorée, besoins en eau augmentés de 25 %, apports pluviaux non comptabilisés [(4)].

Ces marges portent toutefois sur les besoins du canal, non sur la ressource dont il dépend : les simulations reposent sur les débits passés de l'Oise, et non sur des projections de ses débits futurs. La commission d'enquête a d'ailleurs relevé que l'incidence d'une sécheresse hivernale succédant à une sécheresse estivale n'était pas traitée, alors que la retenue ne se remplit qu'en période de hautes eaux. Elle a aussi noté qu'aucune information n'était donnée sur la dégradation de la navigabilité lorsque le prélèvement dans l'Oise est réduit puis interrompu [(5)]. Entendue par la rapporteure, Mme Florence Habets, hydroclimatologue, a rappelé que le bassin a déjà connu, entre 1945 et 1947, une sécheresse d'environ trois ans

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(3) Commission d'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, conclusions et avis, 2024.

(4) SCSNE, mémoire en réponse aux observations formulées lors de l'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, 24 avril 2024.

(5) Commission d'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, conclusions et avis, 2024.

et que, selon un ordre de grandeur général, la durée des sécheresses les plus longues en Europe pourrait augmenter de deux ans par demi-degré de réchauffement ; elle estime que le canal ne peut être qualifié de résilient au changement climatique sur la base des seules données actuelles (1). Interrogé par la rapporteure sur les projections disponibles à l'horizon 2050-2070, le président du conseil de surveillance de la SCSNE a indiqué avoir demandé, après l'été 2026, une actualisation régulière des études sur l'eau et le climat (2).

Les données et projections scientifiques disponibles appellent pourtant à la plus grande prudence. Le bilan hydrique du territoire se dégrade déjà rapidement : l'évapotranspiration potentielle est passée d'environ 650 millimètres par an dans les années 1960 à 820 millimètres aujourd'hui, quand la pluviométrie ne progressait que de 11 millimètres par décennie, ce qui traduit, selon l'Autorité environnementale, « une dégradation importante et rapide du bilan hydrique local » (3). La stratégie d'adaptation au changement climatique du bassin Seine-Normandie anticipe, d'ici la fin du siècle, une baisse des débits des rivières de 10 à 30 % et une baisse de la recharge des nappes d'environ 30 % (4). À l'échelle nationale, le projet Explore2, piloté par l'INRAE et l'Office international de l'eau, projette, dans un scénario de fortes émissions, une baisse des débits estivaux d'environ 30 % en France hexagonale à la fin du siècle, dans une fourchette allant de 15 à 50 %, et une hausse de la part des cours d'eau à sec entre juillet et octobre, de 15 % aujourd'hui à 25 % (5). Ces projections invitent à la prudence, et non à la construction d'un ouvrage appelé à fonctionner pendant de nombreuses décennies sur la base des seuls débits passés. L'association PTSE demande dans ce contexte qu'une étude hydroclimatique soit conduite (6).

Les épisodes récents montrent combien la navigation est exposée aux sécheresses. Au cours de l'été 2022, Voies navigables de France a dû fermer 579 kilomètres de canaux, principalement dans le Grand Est et en Bourgogne, et imposer des restrictions, comme le regroupement des bateaux aux écluses pour économiser l'eau, sur plusieurs voies, dont le canal de Saint-Quentin et le canal de la Sambre à l'Oise, voisins du tracé ; l'établissement soulignait alors qu'« en ces périodes de sécheresse, il est de plus en plus difficile de concilier tous les usages » (7). Sur le Rhin, principal axe fluvial européen, les basses eaux de 2018 ont

---

(1) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(4) Comité de bassin Seine-Normandie, stratégie d'adaptation au changement climatique, adoptée le 8 décembre 2016 et actualisée le 5 octobre 2023.

(5) Ministère de la transition écologique, « Explore2 : impacts du changement climatique sur la ressource en eau à l'horizon 2100 », 30 juillet 2024.

(6) Contribution écrite de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) adressée à la rapporteure, octobre 2026.

(7) Agence France-Presse, « Les voies d'eau affectées par la sécheresse, des canaux fermés », 3 août 2022.

fait chuter le transport de 27 % au troisième trimestre par rapport à l'année précédente, les bateaux ne pouvant être chargés qu'à 40 à 50 % de leur capacité entre Bâle et Cologne, tandis que les prix du fret doublaient (1). Mme Florence Habets a rappelé que la navigation sur le Rhin avait encore été perturbée en 2026, malgré des débits estivaux moyens de l'ordre de 1 200 m³/s, sans commune mesure avec ceux de l'Oise (2). VNF fait valoir, à l'inverse, que l'ensemble du réseau national à grand gabarit est resté pleinement fonctionnel au cours de l'été 2026, les difficultés s'étant concentrées sur la portion internationale du Rhin, dépourvue de barrages de régulation. Cette résilience tient toutefois, selon l'établissement lui-même, à ce que ces voies reposent sur les débits des cours d'eau qui les alimentent, régulés par des barrages et des seuils, et non sur un stockage annuel d'eau (3) : le canal Seine-Nord Europe, qui devra fonctionner en période d'étiage sur les seules réserves de la retenue de Louette, ne bénéficiera pas de cette garantie.

Ces tensions sur la ressource font craindre des conflits d'usage avec l'agriculture, les populations locales et les milieux naturels. La Cour des comptes relève que l'Autorité environnementale comme le comité de bassin Seine-Normandie « évoquent le risque de tensions et de conflits d'usages autour de l'eau » (4). En particulier, la FDSEA de l'Oise voit dans l'eau une ressource « qui devient indispensable pour pérenniser nos productions sur le territoire face aux aléas climatiques » (5), tandis que les milieux naturels seront les premiers exposés. Mme Florence Habets a souligné que la diminution des débits hivernaux pourrait imposer des arbitrages entre le remplissage de la retenue, le maintien des écoulements naturels, les usages situés en amont et en aval et la biodiversité, un débit minimal constant ne suffisant pas à préserver les fonctions écologiques d'une rivière. Selon ses estimations, les pertes par évaporation de la retenue de Louette en été équivaudraient à la consommation d'eau de 30 000 personnes, et celles du canal à celle de 100 000 à 200 000 personnes ; elle a également averti que l'eau stockée pourrait se dégrader sous l'effet de la chaleur, au détriment du vivant et au profit d'espèces invasives (6).

Par ailleurs, le projet va à rebours de l'objectif fixé par le plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau, présenté le 30 mars 2023, de « réduire globalement nos prélèvements d'au moins 10 % d'ici 2030 » (7). Pour la rapporteure, engager un ouvrage qui générera chaque année, pour plusieurs décennies, des

---

(1) Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), communiqué de presse du 30 avril 2019 relatif à l'observation du marché de la navigation intérieure européenne.

(2) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Réponses écrites de Voies navigables de France (VNF) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) Contribution écrite de la FDSEA de l'Oise adressée à la rapporteure, octobre 2026.

(6) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(7) Plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau, 30 mars 2023.

prélèvements de plusieurs dizaines de millions de m³ dans un bassin dépourvu de soutien d'étiage n'est pas compatible avec cette exigence de sobriété.

B. LES ATTEINTES AUX MILIEUX NATURELS ET AUX ESPÈCES PROTÉGÉES SONT LOURDES, PARFOIS IRRÉVERSIBLES, ET LEUR COMPENSATION INCERTAINE

1. Des impacts considérables et irréversibles sur des milieux naturels sensibles et sur les espèces protégées

Ces atteintes interviennent dans un contexte d'effondrement de la biodiversité que de nombreux scientifiques décrivent comme une sixième extinction de masse, la première imputable aux activités humaines. Selon la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), environ un million d'espèces animales et végétales sont menacées d'extinction, à un rythme déjà au moins des dizaines à des centaines de fois supérieur à la moyenne des dix derniers millions d'années (1). Or, ce sont précisément ces milieux et ces espèces, zones humides, oiseaux, chauves-souris et amphibiens, que le canal affecte le plus durement. Le législateur a pourtant inscrit dans le code de l'environnement, en 2016, un objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de gain (article L. 110-1 du code de l'environnement) ; la rapporteure doute qu'un projet qui détruit plus de 490 hectares d'habitats naturels puisse le respecter.

Le canal mobilisera des emprises de 3 100 hectares, dont 2 746 hectares de voies et d'espaces de navigation et 362 hectares de dépôts définitifs de déblais (2). Si près de 80 % de ces terrains sont des terres de grande culture, le tracé traverse et fragmente plusieurs îlots de biodiversité : au total, 491,7 hectares d'habitats naturels seront détruits à l'issue du chantier (3).

Ces destructions ne se résument pas à une perte de surface. La disparition d'un habitat supprime les sites de reproduction, d'alimentation et de repos des espèces qui en dépendent. Elle entraîne aussi, pendant les travaux, la mort des individus incapables de fuir – œufs, juvéniles, animaux en repos hivernal – et peut, pour les espèces qui ne se reproduisent qu'une fois par saison, faire baisser les effectifs des populations, comme le relève l'Autorité environnementale (4). Le changement d'usage des terres est d'ailleurs le premier facteur direct d'érosion de la biodiversité terrestre et d'eau douce dans le monde.

---

(1) IPBES, Rapport d'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques, 2019.

(2) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

Le canal constituera en outre une coupure durable des continuités écologiques. Large de 54 à 61 mètres en section courante et bordé de berges étanches et pentues, il formera sur 107 kilomètres une barrière nord-sud que le conseil économique, social et environnemental régional (CESER) des Hauts-de-France qualifie de « fragmentation majeure », modifiant « les continuités écologiques notamment Est-Ouest » (1). Le canal du Nord fait déjà obstacle aux déplacements transversaux de la grande faune, la nature artificielle de ses berges empêchant la remontée sur la rive (2). Les mesures de réduction prévues – rétablissement de trois corridors, passage inférieur et banquettes pour la petite faune, 39 paires de sorties d'eau aménagées pour la faune – n'en corrigent que partiellement les effets. Isolées et réduites, des populations verront leurs échanges génétiques diminuer et pourront disparaître plusieurs générations après la destruction de leur habitat.

Les zones humides sont particulièrement touchées : 241 hectares seront détruits, dont 200 dans l'Oise, principalement dans la vallée de la rivière. Le projet concerne, dans un rayon de moins de dix kilomètres, six sites Natura 2000, dont quatre liés aux milieux humides et forestiers de la moyenne vallée de l'Oise et deux à la vallée de la Somme. Le pont-canal de la Somme reposera en particulier sur 35 lignes d'appuis implantées en fond de vallée, dans une zone humide d'importance internationale intégrée au réseau Natura 2000 (3). Les boisements ne sont pas épargnés : 156 hectares de défrichement ont été autorisés à ce jour, sans compter les boisements qui n'y sont pas soumis (boisements de moins de trente ans, petits massifs privés, propriétés de l'État) de sorte que la surface totale défrichée ne peut être déterminée (4).

La destruction des zones humides est d'autant plus préoccupante que celles-ci jouent un rôle essentiel dans la résilience des territoires face au réchauffement climatique. Véritables éponges, elles atténuent les crues, rechargent les nappes, soutiennent le débit des cours d'eau en période de sécheresse et épurent l'eau ; les zones humides intérieures stockent en outre environ 108 tonnes de carbone par hectare, soit le stock le plus élevé après celui des forêts (5). Dans ses *Perspectives mondiales des zones humides* publiées en 2025, la convention de Ramsar souligne que les zones humides intérieures contribuent à maîtriser les inondations et à maintenir l'approvisionnement en eau pendant les sécheresses, alors que 22 % de leur surface a disparu dans le monde depuis 1970 (6). La

---

(1) CESER Hauts-de-France, Canal Seine-Nord Europe : de l'infrastructure aux projets des territoires des Hauts-de-France, rapport-avis du 22 septembre 2026.

(2) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026, note n° 130.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) Service des données et études statistiques (SDES), Milieux humides et aquatiques en France : état des connaissances en 2025, mars 2026.

(6) Convention de Ramsar sur les zones humides, Global Wetland Outlook 2025, juillet 2025.

destruction de 241 hectares de zones humides affaiblira donc durablement la capacité du territoire à faire face aux sécheresses et aux inondations qu'annonce le changement climatique.

Les arrêtés d'autorisation environnementale ont accordé des dérogations à l'interdiction de destruction d'espèces protégées pour 190 espèces animales et 2 espèces végétales sur le secteur 1, puis pour 136 espèces animales et 10 espèces végétales sur les secteurs 2 à 6. Malgré les mesures d'évitement et de réduction, 40 espèces protégées à enjeux élevés subissent sur les secteurs 2 à 6 des impacts résiduels significatifs : le brochet, 3 amphibiens dont le triton crêté, 3 espèces de chauves-souris et 33 espèces d'oiseaux, pour lesquelles les pertes fonctionnelles sont « relativement élevées » (1). Le Conseil national de la protection de la nature a d'abord rendu des avis défavorables sur ces demandes de dérogation, avant d'émettre des avis favorables sous conditions. Dans son avis défavorable du 23 novembre 2022 sur les secteurs 2 à 4, il estimait que le dossier « ne permet pas de conclure au maintien en bon état de conservation des espèces protégées concernées » (2), condition pourtant exigée par la loi pour toute dérogation (article L. 411-2 du code de l'environnement). Pour le secteur 1, deux des espèces concernées, le râle des genêts et le blongios nain, figurent parmi les vertébrés menacés d'extinction pour lesquels, en cas d'avis défavorable ou réservé du Conseil, la dérogation ne pouvait être accordée qu'avec l'avis conforme du ministre chargé de la protection de la nature. La ministre de la transition écologique a rendu un avis favorable le 31 juillet 2020, sous réserve de l'intégration à l'arrêté préfectoral des améliorations demandées par le Conseil (3).

La rapporteure souligne que la majorité de ces atteintes est irréversible. Les tourbières, dont la formation demande des millénaires, les forêts anciennes et leurs sols, ou encore les corridors écologiques historiques ne peuvent être reconstitués par des aménagements artificiels : pour le CESER Hauts-de-France, « plusieurs écosystèmes détruits ne pourront jamais être recréés » (4). Pour la rapporteure, la plantation de jeunes arbres ne saurait compenser la disparition d'arbres centenaires et des écosystèmes qui leur sont associés. Pour des espèces menacées d'extinction, toute perte d'habitat pèse en outre directement sur la survie des populations.

L'Autorité environnementale résumait dès 2019 : « *le projet présente des impacts forts et multiples* » (5). La Cour relève en outre qu'il n'est pas possible de disposer « *d'une vision complète de l'impact environnemental d'ensemble du*

(1) Rapport de la commission d'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6, 2024.

(2) Conseil national de la protection de la nature (CNPN), commission espèces et communautés biologiques, avis du 23 novembre 2022 sur la demande de dérogation relative aux espèces protégées pour le canal Seine-Nord Europe (secteurs 2 à 4).

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) CESER Hauts-de-France, Canal Seine-Nord Europe : de l'infrastructure aux projets des territoires des Hauts-de-France, rapport-avis du 22 septembre 2026.

(5) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2019-61 du 18 décembre 2019 sur le canal Seine-Nord Europe.

projet », intégrant les ports intérieurs, les huit opérations d'aménagement foncier et leurs effets cumulés.

2. Une compensation tardive et incertaine qui ne garantit pas l'équivalence écologique des milieux détruits

Face à ces atteintes, la SCSNE a engagé une démarche « éviter, réduire, compenser » que la Cour juge « à la mesure des enjeux environnementaux du projet », tout en soulignant que sa mise en œuvre « exige un suivi rigoureux ». Une soixantaine de mesures de compensation sont prévues par les arrêtés d'autorisation, sur environ 1 200 hectares [(1)]. Ces mesures se situent toutes à proximité géographique des surfaces affectées. Dans le secteur 1, les mesures concernent principalement la restauration ou la création de prairies et de milieux humides à proximité de l'Oise. Pour les secteurs 2 à 4, les espaces retenus sont situés aux deux tiers sur des emprises concernées par les travaux, principalement dans des prairies, des vallées, des boisements et autour du canal du Nord. La réhabilitation d'un cours d'eau, la Tortille, est prévue sur quatre kilomètres ainsi que la création d'îlots de sénescence sur 34 hectares.

L'étendue de ces surfaces ne garantit pourtant pas l'absence de perte nette de biodiversité. La loi exige que les mesures de compensation se traduisent « par une obligation de résultats » et soient « effectives pendant toute la durée des atteintes » ; elle prévoit que, si les atteintes « ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante », le projet « n'est pas autorisé en l'état » (article L. 163-1 du code de l'environnement). Or les travaux scientifiques disponibles conduisent à douter que ces exigences puissent être satisfaites. Une étude conduite par des chercheurs du Muséum national d'histoire naturelle sur 24 projets autorisés en Occitanie et dans les Hauts-de-France a montré que, dans 17 cas, la surface compensée était inférieure à la surface détruite, et que près de 80 % des mesures portaient sur des espaces déjà naturels ou semi-naturels, dont le potentiel de gain écologique est faible. Les auteurs de l'étude concluent que la perte de biodiversité sur le lieu du chantier est immédiate et certaine, tandis que le gain écologique espéré sur les sites de compensation reste théorique et profondément incertain [(2)]. À l'échelle internationale, une méta-analyse portant sur 621 zones humides a établi que les zones humides restaurées ou recréées conservaient, en moyenne, une structure biologique inférieure de 26 % et un fonctionnement biogéochimique inférieur de 23 % à ceux des zones humides de référence, y compris un siècle après les travaux [(3)].

Ce programme repose sur une équivalence fonctionnelle et non surfacique : le besoin de compensation est calculé en « unités fonctionnelles », qui pondèrent la

---

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) M. Weissgerber, S. Roturier, R. Julliard et F. Guillet, « Biodiversity offsetting: certainty of the net loss but uncertainty of the net gain », Biological Conservation, vol. 237, 2019, p. 200-208.

(3) D. Moreno-Mateos, M. E. Power, F. A. Comín et R. Yockteng, « Structural and functional loss in restored wetland ecosystems », PLoS Biology, vol. 10, n° 1, 2012, e1001247.

surface détruite par l'intérêt écologique de l'habitat. Cette méthode a permis au maître d'ouvrage de se dispenser d'une compensation surfacique des zones humides du secteur 1 (1). Ses résultats interrogent : les ratios de compensation retenus vont de 0,7 pour la sterne pierregarin à 124 pour le pouillot fitis, et de 1 à 7 selon les grands types de milieux, sans que ces écarts soient expliqués (2). La réglementation n'impose d'ailleurs aucune méthode de calcul unique de l'équivalence écologique, chaque maître d'ouvrage restant libre de proposer ses propres métriques. Les surfaces affichées ne garantissent donc en rien une véritable équivalence écologique.

L'Autorité environnementale a par ailleurs contesté la qualification de certaines mesures. Sur le secteur 1, la reconstitution du lit de l'Oise et la création de berges lagunées étaient présentées comme des mesures de réduction, ce qui minorait l'impact résiduel à compenser. L'Autorité environnementale a estimé qu'il s'agissait de milieux nouveaux « dont les fonctionnalités sont à conquérir », relevant de la compensation, et que l'équivalence des fonctionnalités hydromorphologiques de l'Oise « ne peut a priori être considérée comme acquise », compte tenu du temps nécessaire à leur reconstitution (3). Le temps est en effet la principale faiblesse de la compensation. Les milieux recréés, en particulier boisés, n'atteindront qu'au terme de longues années la fonctionnalité des milieux détruits : la commission d'enquête sur les secteurs 2 à 6 a ainsi demandé que soit recherché un « raccourcissement du délai de leur plein effet » et que le choix des essences tienne compte de « leur rapidité à arriver à maturité » (4). Le CNPN relevait pour sa part que les plantations prévues mettraient « une petite centaine d'années » à offrir les habitats nécessaires aux espèces concernées et qu'« il subsiste des pertes intermédiaires importantes » (5). Ces pertes, subies entre la destruction d'un milieu et le rétablissement hypothétique de ses fonctions, ne sont généralement pas prises en compte dans le dimensionnement des mesures, alors qu'elles peuvent s'étendre sur des décennies, voire des siècles (6). L'Autorité environnementale a en outre souligné devant la rapporteure que certaines mesures compensatoires, conçues plusieurs années auparavant, devraient être réévaluées au regard des sécheresses et des fortes chaleurs, afin de vérifier qu'elles restent efficaces (7).

Les premiers retours d'expérience confirment ces fragilités. Le CESER Hauts-de-France relève que des taux de mortalité totale des plantations ont été observés dès 2022 sur des sites de compensation de la vallée de l'Oise, à

---

(1) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2019-61 du 18 décembre 2019 sur le canal Seine-Nord Europe.

(2) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(3) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2019-61 du 18 décembre 2019 sur le canal Seine-Nord Europe.

(4) Commission d'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, conclusions et avis, 2024.

(5) Conseil national de la protection de la nature (CNPN), commission espèces et communautés biologiques, avis du 23 novembre 2022 sur la demande de dérogation relative aux espèces protégées pour le canal Seine-Nord Europe (secteurs 2 à 4).

(6) D. Moreno-Mateos, V. Maris, A. Béchet et M. Curran, « The true loss caused by biodiversity offsets », Biological Conservation, vol. 192, 2015, p. 552-559.

(7) Audition de l'Autorité environnementale par la rapporteure, octobre 2026.

Chiry-Ourscamp, et que le traitement de la renouée du Japon, espèce exotique envahissante, prévu dès 2019 à Bienville, s'est révélé défaillant en 2024 et 2025. Il souligne en outre que le programme de compensation ne couvre que la durée du chantier et les trente premières années d'exploitation, alors qu'une zone humide exige une gestion active pendant plusieurs décennies, et alerte sur le risque de « déshérence » de ces mesures à l'issue du mandat de la Société du canal [(1)]. Le collectif Méga Canal Non Merci et l'association PTSE font état de constats convergents : découverte en cours de chantier d'espèces protégées non inventoriées, comme la moule d'eau douce ou la rainette, abattages d'arbres ne respectant pas les prescriptions destinées à protéger les chauves-souris, qui font selon eux l'objet d'une procédure contentieuse, intégration aux mesures compensatoires de terrains déjà naturels, à l'instar de la forêt d'Ourscamp-Carlepont, et localisation de 43 % des compensations sur les déblais et remblais du canal, dont les plantations ne produiront d'effets qu'au terme de huit à dix ans au moins [(2)].

Les dépenses consacrées spécifiquement aux milieux naturels restent en outre modestes. Selon les données de la Société du canal reprises par la Cour des comptes, sur 326 millions d'euros de mesures de réduction et de compensation chiffrées pour les secteurs 2 à 6, 33,7 millions d'euros concernent spécifiquement les milieux naturels et 6,65 millions concernent les milieux physiques, contre 209 millions pour les mesures en faveur de l'agriculture. La Cour juge toutefois cette estimation « déjà ancienne » et estime qu'elle « mérite un examen plus fin » [(3)].

Le collectif UTC Low-Tech souligne ainsi que la compensation ne rétablit pas nécessairement les équilibres détruits, que son efficacité est difficile à mesurer dans la durée et que les engagements pris sont rarement assortis de conséquences en cas d'échec. Il oppose à la logique « éviter, réduire, compenser », qui tend selon lui à faire de la compensation une solution de facilité, le principe prioritaire « d'abord ne pas nuire » [(4)]. M. Frédéric Graber a relevé, dans le même sens, que la compensation porte sur des éléments ponctuels – zones humides, espèces protégées – sans répondre à l'artificialisation d'ensemble de larges emprises, et que ses métriques sont largement déterminées par des bureaux d'études financés par les porteurs de projet [(5)]. Pour la rapporteure, la compensation relève ainsi davantage de la promesse que de la réparation : la destruction des milieux est immédiate et certaine, leur restauration lointaine et hypothétique, et l'équivalence écologique des surfaces compensées invérifiable. Elle ne saurait justifier la destruction de milieux

(1) CESER Hauts-de-France, Canal Seine-Nord Europe : de l'infrastructure aux projets des territoires des Hauts-de-France, rapport-avis du 22 septembre 2026.

(2) Réponses écrites du collectif Méga Canal Non Merci et de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

(5) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

dont la valeur tient précisément à leur ancienneté et à leur insertion dans un écosystème.

C. L'AGRICULTURE ET LES HABITANTS DU TERRITOIRE PAIENT UN TRIBUT CONSIDÉRABLE

Le canal traverse un territoire rural où l'agriculture occupe plus de 94 % de l'espace. Entre 1 000 et 1 200 exploitations sont concernées par ses emprises et par les aménagements fonciers qui les accompagnent, sur un foncier gelé depuis bientôt vingt ans [1]. Pour les habitants, le chantier transforme durablement le cadre de vie : tranchée de plus de quarante mètres de profondeur dans le secteur d'Ytres, remblais pouvant atteindre vingt-cinq mètres, dépôts définitifs de déblais, villages séparés d'un hameau voisin ou de leur cimetière [2]. Ces atteintes sont permanentes, et elles sont locales.

1. Plus de 2 100 hectares de terres agricoles soustraits à la production

Selon la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF), plus de 2 100 hectares de zones agricoles auront disparu à l'achèvement du chantier, en comptant l'ouvrage, les ports intérieurs, leurs abords et les aménagements environnementaux ; la moitié environ concerne le seul département de la Somme [3]. Les chiffres présentés par la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) des Hauts-de-France lors de la table ronde organisée par la rapporteure sont du même ordre : une emprise agricole initiale de 2 373 hectares, dont environ 232 hectares doivent être remis en culture, soit une emprise nette d'environ 2 140 hectares [4].

Ces surfaces ne sont pas des terres quelconques. Les Hauts-de-France doivent les rendements de blé tendre, d'orge et d'avoine les plus élevés de France à la « qualité agronomique exceptionnelle » de leurs sols [5], au premier rang desquels les limons des plateaux que traverse le canal. Leur artificialisation est définitive : un sol fertile met des siècles à se constituer, et sa structure ne se reconstitue que très lentement une fois décapé et remanié. Malgré les prescriptions élaborées avec les chambres d'agriculture, la remise en culture d'une partie des terrains de dépôt reste, selon M. Yves Courtaux, agriculteur à Ytres, expérimentale [6]. Cette consommation

---

(1) Table ronde sur les effets agricoles du canal réunissant des représentants de la SAFER, des chambres d'agriculture de l'Oise et des Hauts-de-France, de la FDSEA et de la Confédération paysanne, 15 octobre 2026.

(2) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(4) Table ronde sur les effets agricoles du canal réunissant des représentants de la SAFER, des chambres d'agriculture de l'Oise et des Hauts-de-France, de la FDSEA et de la Confédération paysanne, 15 octobre 2026.

(5) Agreste Hauts-de-France, « Hauts-de-France : une agriculture dominée par les grandes cultures et fortement ancrée dans le paysage économique régional », Étude n° 16, décembre 2025.

(6) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

échappe en outre aux enveloppes régionales de l'objectif de « zéro artificialisation nette » : le canal figure parmi les projets d'envergure nationale ou européenne dont la consommation d'espaces est comptabilisée à l'échelle nationale [1].

Le foncier nécessaire au canal a été mobilisé en amont par la SAFER des Hauts-de-France, chargée de son portage pour le compte de Voies navigables de France puis de la Société du CSNE. Disposant d'un droit de préemption sur les ventes de terres agricoles, la SAFER a pu constituer depuis 2006, en privilégiant toutefois les cessions amiables, des réserves d'environ 2 500 hectares, « stock de terrain correspondant aux besoins » du projet. Ces acquisitions ont été financées par un emprunt souscrit par la SAFER, dont les intérêts sont remboursés par le maître d'ouvrage, et les terres continuent d'être exploitées dans l'attente des travaux au moyen de conventions d'occupation précaire. Ces réserves sont ensuite mobilisées dans les aménagements fonciers associés au canal, qui incluent l'emprise de l'ouvrage dans leur périmètre [2].

Ces acquisitions s'inscrivent dans un ensemble d'accords conclus entre le maître d'ouvrage et la profession agricole, une quinzaine de conventions depuis 2005 selon la Cour des comptes. Le protocole d'accord signé le 10 juillet 2008 entre VNF et les organisations professionnelles agricoles des quatre départements, repris par la Société du canal, fixe les modalités d'indemnisation des propriétaires et des exploitants, y compris pour les occupations temporaires de terrains pendant les travaux. Un protocole de 2015 a institué une « prime de mobilité » de 4 000 euros par hectare au profit des agriculteurs cédant leurs terres, versée jusqu'en décembre 2024. Selon la chambre d'agriculture, les terres ont été acquises à l'amiable à un prix moyen d'environ 16 500 euros par hectare. D'autres accords portent sur la remise en culture des dépôts de déblais ou, dans l'Oise, sur le financement des travaux connexes aux aménagements fonciers, à hauteur de 1 300 euros par hectare. De manière générale, la chambre d'agriculture estime que les protocoles successivement conclus avec Voies navigables de France (VNF), puis avec la Société du CSNE, sont globalement respectés [3].

Au-delà de la réalisation des ouvrages, les dépôts de déblais aggravent cette consommation de foncier. Vingt-quatre sites de dépôts définitifs sont prévus, sur 353 hectares selon la Cour des comptes (362 hectares selon l'Autorité environnementale), principalement dans la Somme [4] ; ils ne seront pas restitués à l'agriculture. Les emprises temporaires, les bases-vie et les dépôts provisoires doivent en revanche retrouver un usage agricole. Les exploitations subissent enfin

---

(1) Arrêté du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur ; réponses écrites du collectif Méga Canal Non Merci et de l'association PTSE au questionnaire de la rapporteure, octobre 2026.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Table ronde sur les effets agricoles du canal réunissant des représentants de la SAFER, des chambres d'agriculture de l'Oise et des Hauts-de-France, de la FDSEA et de la Confédération paysanne, 15 octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

des effets indirects : morcellement des parcelles, hausse du prix du foncier, coupure des réseaux de drainage et d'irrigation, destruction de forages agricoles.

2. Des remembrements sans précédent qui gèlent le marché foncier et répartissent la perte sans la compenser

Pour libérer l'emprise du canal sans faire supporter la perte de terres aux seuls exploitants riverains du tracé, les départements conduisent des remembrements, désormais appelés « aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux » (AFAFE). Le principe est le suivant : dans un périmètre donné, toutes les parcelles sont mises en commun puis redistribuées. Chaque propriétaire « apporte » ses terres, et reçoit en retour un nouveau lot de valeur équivalente, en principe regroupé autour du siège de l'exploitation. Chaque opération est conduite par une commission d'aménagement foncier réunissant élus, propriétaires et exploitants, sous la responsabilité du département. Elle est financée en partie par la Société du canal : en tant que « maître du grand ouvrage », le code rural lui impose de remédier aux dommages causés à la structure des exploitations. Sur sept des huit périmètres, l'emprise du canal est intégrée au périmètre remembré, et la surface nécessaire est prélevée sur l'ensemble des propriétés, au prorata des apports de chacun, dans la limite de 5 % et moyennant indemnisation. Les réserves constituées par la SAFER sont versées dans la masse à redistribuer et réduisent d'autant ce prélèvement, ramené selon la Société du CSNE à environ 1 % en moyenne (1).

L'ampleur de ces opérations est sans précédent. Les huit périmètres (trois dans l'Oise, un dans la Somme et quatre dans le Pas-de-Calais, dont certains s'étendent sur le Nord) couvrent plus de 71 000 hectares, soit près de trente fois la surface nécessaire au projet. Celui de la Somme, qui porte sur 34 000 hectares et concerne quelque 700 exploitations, est le plus important jamais conduit en France (2). La procédure passe par plusieurs étapes : délimitation du périmètre, classement des terres, avant-projet de nouveau parcellaire, enquête publique. Elle est longue : ordonnés pour la plupart entre 2018 et 2021, ces remembrements ne devraient aboutir qu'à l'automne 2027 dans le Pas-de-Calais, et pourraient ne s'achever qu'en 2028, voire en 2029 dans la Somme ; dans l'Oise, la prise de possession des nouvelles parcelles est prévue en septembre 2027 pour la vallée de l'Oise et en septembre 2028 pour le Noyonnais (3). Pendant toute cette période, les exploitants sont soumis à des contraintes pour construire ou modifier l'usage de leurs terres, sans savoir où se situeront leurs futures parcelles.

Au-delà de la perte de surface, ces opérations bouleversent l'organisation des exploitations. Chaque exploitant voit son parcellaire redistribué : des terres travaillées depuis des années, parfois drainées ou conduites selon des pratiques de

---

(1) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Contribution écrite de la FDSEA de l'Oise adressée à la rapporteure, octobre 2026.

conservation des sols, sont échangées contre des parcelles réputées de valeur équivalente, mais dont l'état agronomique diffère. Le gel qui accompagne la procédure a en outre des conséquences concrètes : la FDSEA de l'Oise indique que certains projets – création de bâtiments d'élevage, développement de l'irrigation, stockage des productions – sont bloqués depuis plus de dix ans dans l'attente de l'achèvement des aménagements fonciers (1). L'Autorité environnementale a enfin relevé devant la rapporteure que l'agrandissement des parcelles et la réduction du nombre d'îlots pouvaient poser la question d'une intensification des pratiques et d'un recours accru aux intrants (2).

Les remembrements transforment aussi les paysages. Sur les plateaux traversés par le canal, le caractère ouvert des paysages est déjà, selon la commission d'enquête, « directement le résultat de l'activité humaine et notamment de l'agriculture intensive », et la commission a jugé « relativement modeste » l'ambition du projet en matière de plantation de haies (3). L'Autorité environnementale a demandé que soient affinés les bilans de destruction de haies des aménagements fonciers et que soit suivi le risque d'échec des plantations (4). Le canal lui-même créera, selon l'Autorité environnementale, « un nouveau paysage, en rupture avec les paysages agricoles ouverts qu'il va traverser » (5), et formera « à bien des égards un écran visuel interrompant des grandes perspectives » (6).

La table ronde agricole a mis en lumière les effets de cette pression foncière sur l'installation et la transmission. Le représentant de la Confédération paysanne a décrit des prix devenus inaccessibles aux nouveaux installés et des transmissions hors du cadre familial bloquées par l'incertitude liée aux préemptions. Il a aussi fait état d'exploitants retardant leur départ par crainte de perdre une partie de leurs surfaces. Les autres organisations représentées reconnaissent que les acquisitions ont pu accentuer la pression foncière et limiter certaines transmissions, tout en défendant la stratégie de réserves comme le moyen d'en réduire les conséquences globales (7). Ce portage, étalé sur près de vingt ans, a été mené au détriment d'autres missions de la SAFER, notamment l'aide à l'installation des jeunes agriculteurs, comme l'a relevé la Cour des comptes (8). C'est ainsi toute une génération d'installations qui a pâti du gel du foncier.

---

(1) Contribution écrite de la FDSEA de l'Oise adressée à la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de l'Autorité environnementale par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Commission d'enquête publique sur les secteurs 2 à 6, conclusions et avis, 2024.

(4) Audition de l'Autorité environnementale par la rapporteure, octobre 2026.

(5) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2021-48 du 21 juillet 2021 pour le cadrage préalable du canal Seine-Nord Europe.

(6) Autorité environnementale, avis délibéré n° 2022-78 du 10 novembre 2022 sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel à Aubencheul-au-Bac.

(7) Table ronde sur les effets agricoles du canal réunissant des représentants de la SAFER, des chambres d'agriculture de l'Oise et des Hauts-de-France, de la FDSEA et de la Confédération paysanne, 15 octobre 2026.

(8) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

Ces mesures de remembrement répartissent la perte de foncier ; elles ne la compensent pas. Toutefois, les représentants agricoles ont enfin souligné qu'un arrêt à mi-parcours des aménagements fonciers serait préjudiciable : des milliers de propriétaires sont concernés, des procédures réglementées sont en cours et certains exploitants attendent depuis une dizaine d'années le remembrement de leur exploitation. Les chambres d'agriculture jugent nécessaire d'achever ces aménagements même en cas de suspension ou d'abandon du canal. La Confédération paysanne partage cette analyse, tout en voyant dans un moratoire l'occasion de réaffecter les terres préemptées à l'installation, à l'agriculture de proximité ou à des usages environnementaux. L'association PTSE a pour sa part insisté devant la rapporteure sur la nécessité de développer une agriculture plus résiliente et mieux adaptée au changement climatique (1), préoccupation que partage la chambre régionale d'agriculture, engagée depuis 2016 dans un programme d'adaptation des cultures et de gestion de l'eau (2). La fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) de l'Oise considère pour sa part qu'un moratoire bloquerait le financement des travaux connexes – notamment la création des chemins d'accès au nouveau parcellaire – et compromettrait les trois aménagements fonciers de l'Oise ; elle demande que soient garantis les fonds nécessaires à leur achèvement. La rapporteure partage le souci de ne pas prolonger l'incertitude qui pèse sur les exploitants. Elle estime qu'un moratoire offrirait l'occasion d'orienter les terres déjà acquises et les moyens mobilisés vers une agriculture plus résiliente et écologique, plutôt que vers un ouvrage qui accroît la pression sur le foncier et sur l'eau.

(1) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Table ronde sur les effets agricoles du canal réunissant des représentants de la SAFER, des chambres d'agriculture de l'Oise et des Hauts-de-France, de la FDSEA et de la Confédération paysanne, 15 octobre 2026.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er
Instaurer un moratoire de dix ans sur la réalisation du canal Seine-Nord Europe

Rejeté par la commission

L'article 1er suspend pendant dix ans les études, travaux, opérations d'aménagement et opérations foncières nécessaires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe et de ses aménagements associés, y compris lorsqu'ils ont déjà été autorisés. Il interdit la délivrance de toute autorisation nouvelle, suspend les délais de validité des autorisations existantes ainsi que l'instruction des demandes en cours, et préserve la mise en sécurité des emprises et des ouvrages comme l'exécution des mesures environnementales prescrites. Pendant la même période, la Société du canal n'exerce plus la maîtrise d'ouvrage du projet. La commission a rejeté le présent article, en estimant que le projet devait se poursuivre afin de favoriser le report modal du trafic routier de marchandises vers le fluvial et de permettre le développement économique et industriel des territoires concernés.

I. LE DROIT EXISTANT

Créée par l'ordonnance n° 2016-489 du 21 avril 2016 relative à la Société du Canal Seine-Nord Europe, la Société du CSNE est, depuis la loi d'orientation des mobilités (1), un établissement public local rattaché à la région Hauts-de-France et aux départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise. L'article 1er de l'ordonnance lui assigne pour mission principale « de réaliser l'infrastructure fluviale reliant les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau européen à grand gabarit entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac » ; cette infrastructure comprend les quais et les espaces de chargement, à l'exclusion des places portuaires attenantes. L'article 11 lui confie la maîtrise d'ouvrage des études et travaux correspondants.

La réalisation de l'ouvrage repose sur des actes administratifs :

– la déclaration d'utilité publique, prononcée par décret du 11 septembre 2008, modifiée le 20 avril 2017 et dont les effets ont été prorogés jusqu'au 12 septembre 2027 par le décret n° 2018-673 du 25 juillet 2018 ; en application de l'article L. 121-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

publique, toute nouvelle prorogation ne pourrait être prononcée que par décret en Conseil d'État ;

– deux autorisations environnementales, l'arrêté préfectoral du 8 avril 2021 pour le secteur 1, complété le 21 mai 2025, et l'arrêté interpréfectoral du 9 août 2024 pour les secteurs 2 à 6 ; toutes deux font l'objet de recours contentieux (1), celui dirigé contre l'arrêté du 9 août 2024, porté notamment par l'association Protection du territoire Seine-Escaut, étant inscrit à l'audience du tribunal administratif d'Amiens du 20 octobre 2026 (2) ;

– la convention de financement et de réalisation du 22 novembre 2019, conclue entre l'État, les collectivités territoriales et la Société du CSNE.

La légalité de ces autorisations n'est pas définitivement établie. Le tribunal administratif d'Amiens a certes rejeté, le 27 juin 2023, les recours formés contre l'arrêté du 8 avril 2021 par la commune de Thourotte et par un exploitant agricole (3), mais le contentieux relatif aux deux arrêtés restait, selon la Cour des comptes, en cours d'examen en avril 2026 (4). Le recours dirigé contre l'arrêté du 9 août 2024 a été inscrit à l'audience du 20 octobre 2026, le jugement étant attendu dans les semaines suivantes (5).

Aucune disposition législative n'impose la réalisation du canal ni n'en fixe le calendrier, la loi « Grenelle I » de 2009 ne comportant sur ce point que des dispositions de programmation : « *le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé* » (6). Rien ne s'oppose donc à ce que le législateur suspende la réalisation de l'ouvrage.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

A. UNE SUSPENSION GÉNÉRALE, TEMPORAIRE ET ENCADRÉE, LE TEMPS DE RÉUNIR LES CONDITIONS D'UNE DÉCISION ÉCLAIRÉE

Le canal Seine-Nord Europe n'est qu'au tout début de sa phase de mise en œuvre : à la fin de 2025, 656 millions d'euros avaient été décaissés, soit 8,9 % du

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Tribunal administratif d'Amiens, 27 juin 2023, n° 2102876 et n° 2103021.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

(6) Article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

coût de construction réévalué [1], et moins de 10 % des dépenses étaient engagées [2]. Selon la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), environ 1 milliard d'euros a été dépensé à ce jour, dont quelque 300 millions d'euros de travaux préparatoires réalisés auparavant par Voies navigables de France (VNF), et environ 2 milliards d'euros de marchés sont signés [3]. Rapportés au coût prévisionnel de 7,35 milliards d'euros, ces engagements représentent un peu plus du quart du projet : près des trois quarts restent à décider. Les ouvrages les plus lourds, en particulier ceux des secteurs 2 à 6, à commencer par le pont-canal de la Somme, restent à construire.

Il y a pourtant urgence à agir. Le COI observe que « *l'essentiel des engagements contractuels concrétisant l'irréversibilité de la réalisation du projet est attendu en 2026* ». La chronique financière de la Société du canal le confirme : après 589 millions d'euros en 2026, les dépenses atteindraient en moyenne 1,04 milliard d'euros par an de 2027 à 2030. Chaque année de poursuite représentera ainsi autant de dépenses que tout ce qui a été décaissé depuis le lancement du projet [4]. La montée en charge doit s'accélérer en 2027, avec l'attribution d'ici le milieu de l'année des neuf grands marchés restants [5] : plus de 2 000 personnes devraient être mobilisées dès le début de 2027 [6], et jusqu'à 6 000 au plus fort des travaux [7], au moment du pic de dépenses attendu entre 2027 et 2030.

Cette urgence tient à deux raisons. D'une part, chaque mois de travaux détruit de manière irréversible des milieux naturels et des terres agricoles. D'autre part, plus les dépenses s'accumulent, plus elles seront invoquées pour justifier la poursuite du projet, indépendamment de sa pertinence réelle. Ce mécanisme d'« escalade de l'engagement », par lequel un décideur persiste dans une option d'autant plus qu'il y a déjà investi, est bien illustré par le projet du CSNE.

Ces engagements se poursuivent alors que les conditions posées par le COI ne sont pas réunies. Le Conseil estime que l'engagement de 2026 « nécessite que le plan de financement soit arrêté au préalable » et que « les nouveaux engagements de la SCSNE devront être liés à un accord sur le financement du Canal et des aménagements du reste de l'itinéraire » [8]. Or la conférence de financement annoncée par le ministre n'a toujours pas de calendrier et la ressource destinée à

---

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

(3) Audition de la DGITM par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) Audition de la Cour des comptes par la rapporteure, octobre 2026.

(6) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(7) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(8) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026, fiche CSNE.

rembourser l'emprunt de bouclage n'est pas déterminée. Les règles du financement européen poussent même en sens inverse : pour les appels du deuxième mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE 2), le critère de maturité suppose que les autorisations environnementales soient obtenues et les marchés signés, ce qui incite le maître d'ouvrage à contracter au plus vite (1).

Pour la rapporteure, l'irréversibilité n'est donc pas un fait mais le produit d'une stratégie d'engagement. Il appartient selon elle au législateur de se prononcer, plutôt que de laisser l'accumulation des contrats décider à sa place. Le droit le permet : une déclaration d'utilité publique autorise une opération, elle n'oblige pas à la réaliser. L'État a déjà renoncé à des projets déclarés d'utilité publique et engagés, du canal à grand gabarit Rhin-Rhône en 1997 à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en 2018, alors que le contrat de concession de ce dernier avait été signé dès 2010. Le canal Seine-Nord Europe lui-même a été suspendu de fait en 2013 avant d'être reconfiguré. Plus la décision est prise tôt, plus son coût, financier comme environnemental, est limité.

Le contentieux en cours ne suffit pas à répondre à cette urgence. Sauf décision contraire du juge, les recours n'ont pas d'effet suspensif (article L. 4 du code de justice administrative) : les travaux se poursuivent pendant l'instance, et les destructions réalisées dans l'intervalle ne pourraient être réparées si l'autorisation était ultérieurement annulée. Le juge administratif ne se prononce en outre que sur la légalité des autorisations, et non sur l'opportunité du projet, qui relève du débat démocratique. Comme l'a souligné M. Frédéric Graber, les recours peuvent tout au plus ralentir un projet et laisser aux conditions économiques ou politiques le temps d'évoluer (2). Seul le législateur peut suspendre l'ensemble des opérations le temps de réexaminer le principe même du projet.

Dans ce contexte, le **I** de l'article 1er institue, pour dix ans à compter de la publication de la loi, un moratoire sur la réalisation des infrastructures mentionnées au I de l'article 1er de l'ordonnance de 2016 et de leurs aménagements associés. Pendant cette période, les études, travaux, opérations d'aménagement et opérations foncières ayant pour objet cette réalisation ne peuvent être ni engagés ni poursuivis, y compris lorsqu'ils ont été autorisés avant la publication de la loi.

Le **II** interdit la délivrance de toute autorisation ou décision administrative nouvelle nécessaire à la réalisation ou à la mise en service de l'infrastructure. Il suspend, pour la même durée, les délais de validité et de mise en œuvre des autorisations et décisions déjà prises, ainsi que l'instruction des demandes en cours.

Le **III** réserve les opérations de mise en sécurité, de remise en état, de conservation et d'entretien des emprises acquises et des ouvrages déjà réalisés, ainsi

---

(1) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

que l'exécution des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi prescrites par le code de l'environnement. Le moratoire n'est donc pas un abandon de chantier : les sites sont sécurisés et les engagements environnementaux déjà pris continuent d'être honorés, ce qui préserve en particulier les quelque 280 hectares de mesures compensatoires déjà réalisés hors des emprises du projet (1).

Le **IV** déroge 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 : pendant le moratoire, la Société du canal n'exerce pas la maîtrise d'ouvrage des études et travaux mentionnés au I.

B. DIX ANS POUR ÉVALUER, FINANCER, COMPARER ET DÉBATTRE : UNE DURÉE À LA MESURE DES TRAVAUX À CONDUIRE

La rapporteure estime que le moratoire doit permettre de réunir les éléments qui ont manqué à chaque étape du projet et qu'aucun de ses acteurs n'a su produire jusqu'ici. Quatre chantiers, au moins, devront être conduits durant la période de dix années qu'il ouvre.

Le premier est une évaluation socio-économique propre au canal, soumise à contre-expertise. Aucun bilan actualisé de l'ouvrage n'a été produit et aucune évaluation n'a été soumise au secrétariat général pour l'investissement (SGPI). Les seuls travaux indépendants disponibles sont préoccupants : en janvier 2025, la direction générale du Trésor et la direction du Budget ont montré qu'« avec des hypothèses moins favorables, le projet serait destructeur de valeur ». La Cour des comptes estime qu'au stade actuel, « l'urgence est cependant moins de réaliser une contre-expertise que de s'assurer de la valeur socio-économique du projet en pilotant et en mettant en œuvre ses différents leviers » (2). La rapporteure ne partage pas cette analyse : on ne peut piloter la valeur d'un projet sans savoir si elle existe. Le moratoire doit permettre d'établir une évaluation fondée sur le coût actualisé, frais financiers compris, sur de nouvelles enquêtes auprès des chargeurs en matière de report modal et sur des hypothèses de croissance réalistes, puis de la soumettre au SGPI. M. Frédéric Graber et l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) ont insisté, à cet égard, sur la nécessité que ces études soient conduites dans des conditions garantissant leur indépendance vis-à-vis du maître d'ouvrage (3) (4).

Le deuxième est un plan de financement arrêté. Il manque 2,23 milliards d'euros hors frais financiers, et la ressource qui doit rembourser l'emprunt de bouclage n'existe pas. Les paramètres de ce plan ne seront connus qu'au fil des

---

(1) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Contribution écrite de l'association Protection du territoire Seine-Escaut (PTSE) adressée à la rapporteure, octobre 2026.

prochaines années : l'enveloppe du MIE pour 2028-2034 est encore en négociation, la directive Eurovignette reste à transposer, et l'affectation des recettes autoroutières à la régénération des réseaux existants, recommandée par la conférence Ambition France Transports, entre en concurrence directe avec le financement du canal proposé par la région Hauts-de-France. En gelant les engagements, le moratoire applique la règle posée par le COI : aucun engagement nouveau sans accord préalable sur le financement.

Le troisième est la comparaison du canal avec ses alternatives fluviales et ferroviaires, notamment un élargissement des capacités du canal du Nord, sur des bases actualisées et selon une méthode commune. La régénération du réseau existant, le fret ferroviaire, que le canal concurrencerait en partie, et le renforcement de l'axe Seine doivent être évalués de la même manière. Ces options ne sont pas exclusives les unes des autres ; elles n'ont été comparées qu'à l'occasion d'études anciennes – en 1984, entre 1985 et 1993 (1) puis, selon la DGITM, lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique de 2007 – et jamais sur des bases actualisées. La DGITM fait valoir que la modernisation du canal du Nord supposerait de reprendre dix-neuf écluses et deux tunnels pour un gabarit qui resterait limité (2).

Le quatrième est un débat démocratique sur l'opportunité du projet. Le Parlement n'a eu à connaître du canal qu'au détour de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dans laquelle le projet est inscrit, puis la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, qui a régionalisé la Société du canal. Il n'a jamais débattu spécifiquement d'un projet de plus de 7 milliards d'euros dont l'État est le garant de dernier ressort. Le COI juge pourtant que la programmation des investissements de transport « devrait faire l'objet d'un débat au Parlement », puis être mise en œuvre « toujours sous le contrôle du législateur » (3). Le moratoire permettrait d'accueillir un débat public organisé sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) ou une convention citoyenne, comme le propose le collectif UTC Low-Tech (4), afin que riverains, agriculteurs et bateliers se prononcent sur le principe du projet et non plus sur ses seules modalités.

Ces chantiers justifient une durée de dix ans. Ils sont successifs plutôt que simultanés : l'évaluation conditionne le plan de financement, qui dépend lui-même des arbitrages européens de la période 2028-2034 ; la comparaison des alternatives suppose des études techniques, en particulier sur le canal du Nord ; le débat public n'a de sens qu'une fois ces éléments disponibles. Si le projet devait reprendre, l'étude d'impact, élaborée entre 2019 et 2022, devrait en outre être actualisée, de même que les données hydrologiques au regard des projections climatiques. Dix ans

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Conseil d'orientation des infrastructures (COI), Grands projets : le temps des choix, 2026.

(4) Audition des associations locales engagées contre le projet par la rapporteure, octobre 2026.

permettront enfin d'observer deux évolutions dont dépend la valeur du canal : celle des trafics réels sur le réseau Seine-Escaut et celle de la décarbonation du transport routier, qui conditionne son bilan carbone.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Conformément à l'avis de la rapporteure, la commission a rejeté deux amendements identiques de suppression du présent article : l'amendement CD1 de M. Emmanuel Blairy (RN) et de plusieurs de ses collègues et l'amendement CD5 de M. Michel Guiniot et de M. David Magnier (RN). Les auteurs de ces amendements reconnaissent que le coût du projet, son financement, ses incidences environnementales et la gestion de la ressource en eau méritent une attention particulière. Ils estiment toutefois que ces interrogations ne justifient pas l'arrêt d'un projet déjà largement engagé.

La rapporteure a émis un avis défavorable à ces amendements, qui reviennent à vider la proposition de loi de son contenu. Elle a rappelé qu'environ 2 milliards d'euros de marchés sont signés, sur un coût prévisionnel de 7,35 milliards d'euros, et que l'essentiel des engagements reste donc à venir, avec l'attribution des neuf grands marchés restants d'ici le milieu de l'année 2027. Elle a également rappelé que la hausse des coûts s'était produite sans moratoire. Le coût a augmenté de plus de 40 % depuis la convention de financement de 2019 et 2,23 milliards d'euros restent à financer.

La commission n'a toutefois pas adopté le présent article, malgré l'avis favorable de la rapporteure. Elle a estimé que le projet devait se poursuivre afin de favoriser le report modal du trafic routier de marchandises vers le fluvial et de permettre le développement économique et industriel des territoires concernés.

*

* *

Article 2
Gager la proposition de loi

Supprimé par la commission

L'article 2 compense les charges susceptibles de résulter de la proposition de loi pour l'État, par une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs, et pour les collectivités territoriales, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement. La commission a adopté un amendement de suppression du présent article, estimant que le gage de la présente proposition de loi était devenu sans objet.

I. LE DROIT EXISTANT

L'article 40 de la Constitution rend irrecevables les propositions de loi dont l'adoption aurait pour conséquence une diminution des ressources publiques ou la création ou l'aggravation d'une charge publique.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Le moratoire pourrait faire naître des charges pour l'État et les collectivités territoriales concernées : indemnisation des titulaires de marchés, remboursement éventuel de subventions européennes, prise en charge de surcoûts au titre de l'article 11 de la convention de 2019. Conformément à l'usage parlementaire, l'article 2 en prévoit la compensation.

Le **I** compense la charge pour l'État par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue dans le code des impositions sur les biens et services. Le **II** compense la charge pour les collectivités territoriales par la majoration de la dotation globale de fonctionnement, elle-même compensée pour l'État par une taxe additionnelle à la même accise.

A. LE COÛT D'UNE SUSPENSION DOIT ÊTRE MIS EN REGARD DES RISQUES FINANCIERS NON MAÎTRISÉS DE LA POURSUITE DU PROJET

1. Les charges d'une suspension sont réelles mais restent limitées par rapport à la poursuite du projet

La rapporteure ne conteste pas que la suspension du projet aurait un coût : c'est l'objet même du présent article que d'en prévoir la compensation. Ce coût n'a toutefois été chiffré par aucun des acteurs entendus. La Cour des comptes en a énuméré les composantes – arrêt et entretien des chantiers, indemnisation des titulaires de marchés, relance ultérieure des marchés, fonctionnement de la Société

du canal durant le moratoire – en soulignant que ni la convention de financement de 2019 ni les accords conclus avec la Commission européenne ne prévoient de dispositif applicable à une suspension, ce qui interdit tout chiffrage précis [1]. Le président du conseil de surveillance de la SCSNE a avancé un surcoût d'environ 2,5 milliards d'euros, sans en préciser la décomposition au-delà de la mention des indemnités de résiliation et de l'effet d'un décalage de dix ans [2]. Pour la rapporteure, les charges du moratoire se décomposent de la manière suivante :

– l'indemnisation des entreprises : c'est, selon la Cour, le poste le plus critique. La SCSNE a indiqué à la rapporteure que six des quinze marchés principaux étaient attribués, pour près de 2 milliards d'euros d'engagements, montant qu'elle juge à prendre en compte en cas de moratoire [3] ; parmi eux figurent le pont-canal de la Somme (440 millions d'euros), l'écluse d'Oisy (315 millions d'euros) et un premier marché de terrassement (plus de 660 millions d'euros) [4]. Ces engagements ne seraient pas dus en totalité : la résiliation pour motif d'intérêt général ouvre droit, dans les conditions prévues par chaque contrat, à l'indemnisation des dépenses engagées et du manque à gagner du titulaire, selon l'avancement du marché à la date de publication de la loi, à laquelle s'ajouteraient des frais de gardiennage et d'éventuels contentieux ;

– le sort des subventions européennes : la DGITM estime à environ 600 millions d'euros les subventions européennes déjà versées pour le canal qui devraient être remboursées [5] ; VNF redoute en outre la perte des financements attendus du MIE 3 pour l'achèvement du canal, la mise au gabarit de l'Oise et le doublement de l'écluse des Fontinettes, dont dépend la desserte fluviale du grand port maritime de Dunkerque au moment où celui-ci double sa capacité de traitement des conteneurs [6]. Ce risque doit être relativisé. Le montant avancé excède les données arrêtées par la Cour à la fin de 2025 : sur 865 millions d'euros de subventions obtenues, 198 millions d'euros avaient été exécutés et 270 millions d'euros perçus sous forme d'avances ou inscrits en produits à recevoir [7]. Les sommes non encore versées ne sont pas une perte, puisqu'elles financeraient des dépenses qui ne seraient pas engagées, et l'étendue des remboursements dépendra des conventions de subvention et d'une négociation avec la Commission. L'analyse juridique qui fonde l'hypothèse d'un remboursement intégral n'a pas été communiquée à la rapporteure. Ce risque existe enfin sans moratoire : le versement des 705 millions d'euros attendus du MIE 2 « est à ce stade hypothétique », les

(1) Audition de la Cour des comptes par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Audition de la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Audition de la Cour des comptes par la rapporteure, octobre 2026.

(5) Audition de la DGITM par la rapporteure, octobre 2026.

(6) Audition de Voies navigables de France (VNF) par la rapporteure, octobre 2026.

(7) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

crédits non consommés à temps pouvant faire l'objet de dégagements d'office [1]. Quant à l'écluse des Fontinettes, ouvrage de VNF que le moratoire ne vise pas, son doublement est nécessaire à la desserte fluviale de Dunkerque indépendamment du canal [2] ;

– les conséquences sociales, diplomatiques et territoriales : environ 800 personnes travaillent sur le chantier. Une partie de cette activité serait maintenue au titre des opérations de maintenance à réaliser durant le moratoire ; pour le reste, la rapporteure estime possible de réaliser une réorientation des entreprises vers la régénération des réseaux existants. La DGITM invoque aussi la confiance des partenaires de la France, sans pouvoir en chiffrer l'effet [3]. Le canal figure certes dans la décision d'exécution de la Commission européenne qui fixe le calendrier du projet Seine-Escaut, mais ce calendrier a déjà été actualisé en 2024 [4]. VNF relève enfin qu'un moratoire prolongerait d'autant l'exploitation du canal du Nord et repousserait probablement la mise au gabarit de l'Oise ; il éviterait en revanche, pendant sa durée, l'interruption du trafic nord-sud sur le canal du Nord, dix-huit à vingt-deux mois avant la mise en service du nouvel ouvrage, qu'impose le chantier [5], dont la Cour souligne le risque pour la batellerie française. Un moratoire n'étant pas un abandon, la rapporteure souhaite que le Gouvernement engage sans délai un dialogue avec la Commission, la Flandre et la Wallonie.

Concernant la répartition de ces charges, l'article 11 de la convention de 2019 met à la charge de l'État les coûts induits par « un changement de loi spécifique aux infrastructures de transport » dont il est à l'origine [6] ; le moratoire entrerait vraisemblablement dans ce cas. La rapporteure juge légitime que l'État assume les conséquences d'une décision nationale.

2. La poursuite du projet expose les finances publiques à des risques qui ne sont ni bornés ni répartis

Le coût de 7,35 milliards d'euros ne constitue pas un plafond. Il repose sur une hypothèse d'inflation portée de 1,5 % à environ 2,5 % par an et intègre un peu plus de 300 millions d'euros de provisions pour risques supplémentaires, alors que la SCSNE fait déjà état d'une nouvelle pression inflationniste liée à la crise iranienne [7]. Le président de son conseil de surveillance anticipe un coût final

(1) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(2) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(3) Audition de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Décision d'exécution (UE) 2024/1888 de la Commission du 10 juillet 2024 relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors de réseau central « Mer du Nord-Méditerranée » et « Atlantique », abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/1118 du 27 juin 2019.

(5) Audition de Voies navigables de France (VNF) par la rapporteure, octobre 2026.

(6) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(7) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

d'environ 8 milliards d'euros [1]. Le risque se concentre sur les neuf grands marchés qui restent à attribuer d'ici le milieu de 2027 – autres écluses, terrassements des secteurs 2 à 6, retenue de Louette – dont les prix ne seront connus qu'à l'ouverture des offres concurrentielles [2]. Les premiers marchés invitent à la prudence : si le pont-canal de la Somme a été attribué au coût attendu, le marché de terrassement du secteur 1 s'est révélé plus coûteux que prévu [3].

Le financement de ces dérives n'est pas davantage assuré. Les contributions de l'État et des collectivités territoriales étant forfaitaires, la hausse des coûts se reporte sur l'emprunt de bouclage, que la SCSNE prévoit de contracter dès 2027. À contributions inchangées et sans financement européen supplémentaire, cet emprunt atteindrait 2,6 milliards d'euros hors frais financiers, plus de trois fois le montant prévu en 2019, mobilisés pour l'essentiel de 2029 à 2032 [4]. La ressource destinée à le rembourser attend toujours un arbitrage ministériel. Le président du directoire de la SCSNE a souligné devant la rapporteure que, faute de recette sécurisée, la charge incomberait à l'État.

La poursuite du projet engage enfin des charges permanentes. VNF évalue à environ 30 millions d'euros par an le coût de fonctionnement et de maintenance du canal, dont la consommation électrique, de 73 à 75 GWh par an, doublerait presque celle de son réseau actuel. Les péages ne pouvant couvrir ces charges, elles pèseront sur la subvention pour charges de service public versée par l'État à l'établissement, d'environ 250 millions d'euros par an [5].

À ces coûts budgétaires s'ajoute celui des dommages causés à l'environnement, qui n'apparaît dans aucun plan de financement et que l'évaluation socio-économique ne mesure pas correctement. Certains de ces dommages peuvent être approchés : valorisées à la valeur de l'action pour le climat retenue pour l'évaluation des investissements publics, soit 250 euros par tonne en 2030 [6], les seules émissions de la construction, de 2,8 millions de tonnes de CO_2, représenteraient pour la collectivité un coût de l'ordre de 700 millions d'euros. Mais l'essentiel échappe à toute évaluation monétaire. La destruction de 241 hectares de zones humides, de près de 500 hectares d'habitats naturels et de plus de 2 100 hectares de terres fertiles, la fragmentation des continuités écologiques et les atteintes portées à des dizaines d'espèces protégées emportent des conséquences de long terme – sur la régulation des crues, le soutien des débits en période de sécheresse, la qualité de l'eau, le stockage du carbone ou la capacité productive des sols – dont la valeur ne peut être correctement mesurée. Comme l'a souligné

(1) Audition de M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance de la SCSNE, par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de la Cour des comptes par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(4) Cour des comptes, La construction du canal Seine Nord Europe et ses conséquences, rapport public thématique, avril 2026.

(5) Audition de Voies navigables de France (VNF) par la rapporteure, octobre 2026.

(6) France Stratégie, La valeur de l'action pour le climat, rapport de la commission présidée par M. Alain Quinet, février 2019 (valeur exprimée en euros de 2018).

M. Frédéric Graber, les arbitrages entre les effets d'un projet portent souvent sur des éléments incommensurables, tels qu'un habitat naturel [1]. Pour la rapporteure, certaines de ces destructions affectent directement nos conditions de vie, voire de survie, et ne peuvent être réduites à une valeur monétaire : elles constituent un coût réel, durable et pour partie irréversible du projet, que sa poursuite ferait supporter aux générations futures.

Enfin, l'argument selon lequel il serait trop tard pour s'arrêter repose sur une erreur classique, celle des coûts irrécupérables. Les quelque 1,2 milliard d'euros que la SCSNE prévoit d'avoir dépensés à la fin de 2026, en comptant les travaux conduits avant sa création [2], le seront quelle que soit la décision ; la seule question pertinente est de savoir s'il est raisonnable d'engager les plus de 6 milliards d'euros restants, auxquels s'ajouteront 1 à 3,2 milliards d'euros de frais financiers. Pour un projet public, l'irréversibilité tient d'ailleurs moins à des obligations juridiques qu'à un argument moral – ne pas gaspiller l'argent déjà dépensé –, mobilisé pour imposer le fait accompli, comme l'a relevé devant la rapporteure M. Frédéric Graber [3].

La comparaison est donc asymétrique. Si l'évaluation conduite pendant le moratoire confirmait l'utilité du canal, le législateur pourrait lever la suspension avant son terme ; le coût se limiterait alors pour l'essentiel à celui d'un décalage. Si elle l'infirmait, plusieurs milliards d'euros d'argent public seraient épargnés, de même que des centaines d'hectares de terres agricoles et de milieux naturels. Le coût d'une suspension est borné ; celui d'un engagement à l'aveugle ne l'est pas.

B. LA POURSUITE DU PROJET RENDRAIT IRRÉVERSIBLES DES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES QUE LE MORATOIRE PERMET ENCORE D'ÉVITER

Les atteintes à l'environnement et à la biodiversité sont, pour l'essentiel, encore à venir. Selon la SCSNE, 17 % des terrassements du secteur 1 et environ 5 % de ceux des secteurs 2 à 6 étaient réalisés à la date de son audition. Restent donc à engager l'extraction de l'essentiel des 74,4 millions de mètres cubes de déblais, les défrichements, les rabattements de nappe autorisés et les dépôts définitifs de déblais sur des terres agricoles. Il en va de même de la dette carbone : les 2,8 millions de tonnes de CO_2 émises par la construction proviennent pour plus de moitié des terrassements, à peine entamés. Suspendre le chantier maintenant évite d'engager l'essentiel de ces émissions, certaines, avant d'avoir vérifié que le report modal, incertain, les compensera. Plus la suspension tardera, plus se réduira la part de ces atteintes qui pourra encore être évitée.

---

(1) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

(3) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

Une fois réalisées, ces atteintes ne pourront être réparées, même si le projet devait être abandonné par la suite. Comme l'a rappelé devant la rapporteure la présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, une zone humide alimentée par une nappe ne se recrée pas sur un autre site, et la reconquête écologique d'un milieu restauré est lente et ne peut être garantie (1).

La compensation, en outre, suit la destruction au lieu de la précéder. Sur quelque 1 200 hectares de mesures compensatoires prévues, la SCSNE en a réalisé 282 hors des emprises du projet, soit selon elle la quasi-totalité de ce qui pouvait l'être ; les autres, situées dans les emprises, ne pourront être exécutées qu'à la fin des travaux (2). Pendant toute la durée du chantier, moins d'un quart des surfaces de compensation serait donc en place, et les mesures restantes ne produiraient leurs effets qu'au terme de longues années. Le moratoire inverse cette séquence : le III de l'article 1er maintient l'exécution et le suivi des mesures de compensation engagées, ce qui permettra, comme l'a suggéré la présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, d'en observer l'efficacité au terme du moratoire.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Par coordination avec le rejet de l'article 1er, la commission a adopté, contre l'avis de la rapporteure, l'amendement CD3 de M. Emmanuel Blairy (RN) et de plusieurs de ses collègues supprimant le présent article. Ses auteurs ont estimé que, le moratoire étant supprimé, le gage destiné à compenser les charges qui en auraient résulté pour l'État et les collectivités territoriales devenait sans objet.

*

* *

(1) Audition de M. Frédéric Graber, historien de l'environnement, et de Mme Florence Habets, docteure en hydroclimatologie, présidente du conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie, par la rapporteure, octobre 2026.

(2) Audition de la SCSNE par la rapporteure, octobre 2026.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du mercredi 21 octobre 2026, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de Mme Anne Stambach-Terrenoir, la proposition de loi visant à instaurer un moratoire sur le projet du Canal Seine-Nord Europe (n° 3170).

M. Vincent Thiébaut, président. Nous examinons ce matin la proposition de loi visant à instaurer un moratoire sur le projet du canal Seine-Nord Europe, dont la rapporteure est Anne Stambach-Terrenoir. Elle sera débattue en séance publique le jeudi 29 octobre, journée réservée à l'examen des textes du groupe La France insoumise.

Ce projet de liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de l'Oise et de la Seine d'une part, et celui de l'Escaut d'autre part, vise à favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers le fleuve. Ce projet national à dimension européenne, déclaré d'utilité publique en 2008 et inscrit dans la loi dite Grenelle 1 du 3 août 2009, entre désormais dans une phase plus concrète, ce dont témoigne le démarrage des travaux et de la construction des premiers ouvrages d'art dans le secteur 1.

Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), auquel la rapporteure se réfère et dont je fais partie, fait état, dans son rapport « Grands Projets : le temps des choix », d'avis divergents sur le projet. Il en sera certainement de même parmi nous ce matin, étant donné l'importance des enjeux propres à ce projet d'ampleur et la nécessité de garantir un équilibre entre les trajectoires de financement des différents projets d'infrastructure français.

Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure. La France a connu cette année son été le plus chaud jamais mesuré : 3,6 degrés au-dessus de la normale, cinquante-trois jours de canicule, des milliers d'hectares de forêt partis en fumée et un mois de juillet littéralement meurtrier. À la chaleur s'est ajoutée une sécheresse exceptionnelle et historique – un déficit de pluie de près de 40 % cet été et de 70 % en septembre. Début octobre, le niveau des deux tiers des nappes phréatiques était encore inférieur à la normale et soixante-dix-neuf départements comptaient au moins une zone en crise, c'est-à-dire où l'eau est réservée aux usages prioritaires. Et ce n'est qu'un début : les scientifiques prédisent que cet été sera le plus frais du reste de nos vies.

C'est dans cette France-là, celle de 2026, que se poursuit le creusement, sur 107 kilomètres, d'un canal imaginé dans les années 1970. Le canal Seine-Nord Europe, c'est une autoroute fluviale pharaonique, le plus important projet d'infrastructure de transport du pays, dont la Cour des comptes estime qu'il pourrait coûter plus de 10 milliards d'euros d'argent public. Pourtant, son opportunité n'a été débattue qu'une seule fois, il y a plus de trente ans.

Le Conseil d'orientation des infrastructures a intitulé son rapport 2026 « Grands Projets : le temps des choix ». Pour le canal Seine-Nord Europe, ce temps est venu. Je ne vous demande pas d'abandonner le projet, mais de le suspendre afin que nous, législateurs, prenions enfin une décision en connaissance de cause, avant que la logique du fait accompli n'ait choisi à notre place.

Le premier constat est budgétaire. Ce n'est pas le mien, mais celui de la Cour des comptes : en 2008, le canal devait coûter 4,2 milliards d'euros et son ouverture était prévue en 2015. Son coût est désormais estimé à 7,35 milliards – jusqu'à 10,5 milliards en comptant les frais financiers –, pour une mise en service reportée à 2032, une échéance que le Conseil d'orientation des infrastructures juge excessivement ambitieuse. La Cour souligne aussi que le plan de financement n'est plus viable : il manque 2,23 milliards d'euros et la ressource censée rembourser l'emprunt de bouclage n'existe pas. C'est donc l'État qui, *in fine*, risque fort de devoir garantir le financement du projet, alors qu'il ne détient que dix sièges sur vingt-neuf au conseil de surveillance de la Société du canal. Dans le même temps, il nous manque près de 500 millions d'euros rien que pour stabiliser l'état du réseau fluvial existant d'ici à 2032. Manifestement, nous préférons laisser vieillir les canaux existants pour en creuser un nouveau – comprenne qui pourra.

Ce canal, à quoi servira-t-il ? La Société du canal promet d'y faire naviguer des mégapéniches de 4 400 tonnes transportant autant que 1 million de camions chaque année, mais ce chiffre repose sur l'hypothèse selon laquelle le transport de marchandises ne cesserait de croître – le fret augmenterait ainsi d'environ 50 % en trente-cinq ans dans le corridor. Or, d'après l'Autorité de régulation des transports, le transport intérieur de marchandises stagne depuis 2008 et n'a jamais retrouvé son niveau d'avant la crise. Le canal ne retirerait donc aucun camion des routes : au mieux, il absorberait une partie d'une hausse pour l'instant inexistante. Pour remplir le canal, il faudrait en outre multiplier le trafic actuel du canal du Nord par plus de sept, alors que le trafic fluvial du bassin est stable depuis dix ans. L'Autorité environnementale voit dans ces hypothèses un « biais d'optimisme » qui affecte la crédibilité de l'analyse socio-économique du projet. En réalité, ce pari n'a jamais été contre-expertisé, car le secrétariat général pour l'investissement (SGPI) n'a jamais été saisi.

Le trafic que le canal ne prendra pas à la route, il le prendra au rail : 60 % des marchandises attendues sont constituées de matériaux de construction et de céréales, c'est-à-dire de marchandises que le fleuve et le train transportent déjà. Dès 2013, l'Inspection générale des finances et le Conseil général de l'environnement et du développement durable estimaient que plus d'un tiers du trafic capté par le canal viendrait du chemin de fer, si bien que la cohérence du projet avec l'action publique en matière de fret ferroviaire leur semblait « discutable ». Faire naviguer un bateau qui émet 25 grammes de CO_2 par tonne-kilomètre plutôt qu'un train qui n'en émet que 7, ce n'est pas agir en faveur de la transition écologique.

Quant aux 15 000 emplois si souvent annoncés, ils sortent d'une étude de 2006, que l'Autorité environnementale juge trop ancienne – pour cause, puisqu'elle

a 20 ans – et trop générale. Le maître d'ouvrage lui-même ne revendique que les emplois créés sur le chantier, soit 6 000 emplois temporaires au plus fort des travaux. Les autres risquent de profiter d'abord à nos voisins, car notre batellerie, encore largement artisanale, manque de personnels pour faire face à des flottes belges et néerlandaises que la Cour des comptes décrit comme « plus nombreuses, modernes et structurées ».

Le deuxième constat est écologique. On nous présente ce canal comme un projet de transition écologique, mais il faut regarder les choses en face : sa construction émettra 2,8 millions de tonnes de CO_2 de manière certaine et immédiate. Les gains futurs, eux, reposent sur une moindre circulation de camions roulant au diesel. Or le droit européen impose de réduire de 90 % les émissions des poids lourds neufs d'ici à 2040. Plus le transport routier se décarbonera, plus la dette carbone du canal sera longue à rembourser – si elle l'est un jour.

Ensuite, le canal ne sera pas alimenté par gravité mais par pompage dans l'Oise, une rivière sans soutien d'étiage, c'est-à-dire sans apport artificiel pour compenser les périodes de basses eaux. En 2022, par exemple, le pompage aurait dû être interrompu pendant 133 jours. En 2026, les seuils d'interruption ont de nouveau été atteints : le canal n'aurait été alimenté que par la seule retenue de Louette, qui, d'après l'Autorité environnementale, a été dimensionnée « sans prise en compte des effets du changement climatique, y compris sur l'augmentation de l'évaporation » et sera donc complètement inadaptée aux années à venir. Alors que l'État s'est fixé pour objectif de réduire nos prélèvements d'eau d'au moins 10 % d'ici à 2030, ce canal serait autorisé à prélever près de 38 millions de mètres cubes par an pendant des décennies. Ce n'est pas cohérent.

Par ailleurs, l'ouvrage détruira près de 500 hectares d'habitats naturels, dont 241 hectares de zones humides, ces éponges qui nous protègent des crues comme des sécheresses. Sur le premier secteur du chantier, il a fallu déroger à l'interdiction de détruire 190 espèces animales protégées. Et la compensation viendra tard, puisque, selon le Conseil national de la protection de la nature, il faudra « une petite centaine d'années » pour que les plantations offrent les habitats nécessaires auxdites espèces. Nous vivons la sixième extinction de masse : nous n'avons pas une centaine d'années devant nous.

Enfin, pour les agriculteurs, ce projet, ce sont plus de 2 100 hectares parmi les meilleures terres de France soustraits à la production, un des plus grands remembrements jamais conduits dans notre pays et un foncier gelé depuis près de vingt ans au détriment de toute une génération d'agriculteurs souhaitant s'installer.

L'asymétrie est évidente : d'un côté, des bénéfices hypothétiques et lointains ; de l'autre, des atteintes certaines, immédiates et, pour une large part, irréversibles.

Face à ces constats, nous proposons un moratoire de dix ans, c'est-à-dire non pas un abandon, mais une pause avant de décider. Pendant dix ans, les travaux

et les opérations foncières liées au canal seraient suspendus et aucune autorisation nouvelle ne pourrait être délivrée. Les sites seraient sécurisés, les ouvrages resteraient entretenus et les mesures de compensation engagées continueraient d'être exécutées et suivies. Ces dix années permettraient de conduire enfin une évaluation socio-économique spécifique, actualisée et contre-expertisée, d'arrêter un plan de financement en mettant tous les financeurs autour de la table, d'établir une comparaison honnête avec les solutions alternatives – de la modernisation du canal du Nord au fret ferroviaire – et de lancer un vrai débat démocratique sur l'opportunité même du projet, et non sur ses seules modalités.

Nous ne ferions ainsi qu'appliquer la règle posée par le Conseil d'orientation des infrastructures : pas d'engagement nouveau sans accord préalable sur le financement. Si l'évaluation confirme l'utilité du canal, le législateur pourra tout à fait lever le moratoire avant son terme. Si elle l'infirme, nous aurons épargné des milliards d'euros et des centaines d'hectares de terres et de milieux naturels.

J'entends déjà les objections.

D'abord, il serait trop tard. C'est faux : à la fin de cette année, environ 1,2 milliard d'euros auront été dépensés. Les marchés déjà signés représentent 2 milliards d'euros, soit un peu plus du quart du projet. Sur les secteurs 2 à 6, à peine 5 % des terrassements sont réalisés et le faramineux pont-canal de la Somme reste encore à construire. C'est maintenant que tout se joue, car dès 2027, plus de 1 milliard d'euros par an seront engagés. Les sommes déjà dépensées le sont de façon irréversible, c'est un fait, mais la question qui nous est posée est de savoir s'il est raisonnable d'y ajouter plus de 6 milliards d'euros supplémentaires.

Deuxième objection : un moratoire coûtera cher. Il est vrai qu'il aura un coût, que personne n'a chiffré de manière étayée, mais ce coût est borné. Celui d'un engagement à l'aveugle ne l'est pas. Il est notamment un coût que les promoteurs du projet ne mettent jamais dans la balance et ne font figurer dans aucun plan de financement : celui des dommages à l'environnement. Que vaut une zone humide qui retient les crues et soutient le débit des rivières l'été ? Que vaut un sol fertile qui a mis des siècles à se former ? L'essentiel des destructions est encore devant nous. La majeure partie des 74 millions de mètres cubes de déblais reste à extraire. Les défrichements, les dépôts sur les terres agricoles et l'essentiel des émissions liées au chantier peuvent encore être évités.

Décider de renoncer n'aurait rien d'inédit. Le canal Rhin-Rhône a été abandonné en 1997 ; l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes le fut en 2018, sept ans après la signature du contrat de concession. Des gouvernements de sensibilités différentes ont tout simplement su reconnaître qu'un projet ne répondait plus aux besoins de son temps.

Nous ne vous demandons pas d'être contre le fret fluvial, mais d'être exigeants : exigeants quant au bon usage de l'argent public quand l'État garantit un projet qu'il ne pilote pas ; exigeants quant à la préservation de la ressource en eau

quand nos rivières s'assèchent ; exigeants quant à la protection de la terre, du vivant et des habitants quand notre biodiversité se meurt. C'est la protection de nos conditions de survie et des conditions d'habitabilité des territoires qui se joue ici.

Le temps des choix est venu. Si vous ne décidez pas maintenant, d'autres le feront à notre place, contrat après contrat, hectare après hectare, jusqu'au fait accompli. Je vous invite donc à adopter cette proposition de loi et à rendre au Parlement le pouvoir de décision qui lui revient.

M. Vincent Thiébaut, président. Pour être très précis, le COI n'a pas demandé un moratoire sur le projet : il a demandé que sa composante financière soit stabilisée très rapidement et que l'analyse socio-économique soit complétée. Il a d'ailleurs donné un avis favorable au projet Mageo (mise au gabarit européen de l'Oise), qui fait partie comme le canal Seine-Nord Europe du projet plus large de liaison fluviale Seine-Escaut.

Nous en venons aux questions des orateurs des groupes.

M. Michel Guiniot (RN). D'habitude, les textes que nous étudions visent à apporter des solutions aux problèmes des Français. Celui-ci vise plutôt à apporter des problèmes à des solutions difficilement trouvées il y a des années.

En substance, il s'agit de donner un coup de gomme, pour ne pas dire un coup de grâce, à trente ans de débats régionaux, de démocratie locale et d'engagements envers les industries et les bassins d'emplois, en ignorant les expropriations déjà décidées, les études coûteuses déjà réalisées et les travaux déjà lancés – que je suis bien placé pour connaître, puisqu'ils ont lieu dans ma circonscription. Êtes-vous déjà allée dans l'Oise, madame la rapporteure ? Dans le cas contraire, n'hésitez pas à prendre rendez-vous avec moi, je vous ferai visiter le chantier.

Il est donc proposé, ici, d'interrompre totalement les travaux, les études, les opérations d'aménagement et les opérations foncières déjà validés, ainsi que l'instruction des demandes en cours. Les auteurs du texte sont d'ailleurs conscients des dégâts économiques que cela causerait, puisque la proposition de loi est gagée par une nouvelle hausse des taxes sur les fumeurs.

Vous évoquez dans votre exposé des motifs un projet pharaonique que vous attribuez à M. Macron. Je ne suis pas là pour le défendre, mais à l'époque où la décision a été prise de lancer le projet, il avait 7 ans – il ne faisait même pas encore de théâtre ! Le projet du canal Seine-Nord est né juridiquement en 1984 ; un avant-projet a été approuvé par le ministère des transports en 2007 et le projet est déclaré d'utilité publique depuis 2008.

Vous appelez à la tenue d'un débat démocratique. Mais il a eu lieu des centaines de fois, au cours des centaines de réunions publiques consacrées à cette question par des élus locaux parfois épuisés. Chacun a pu dire ce qu'il pensait. Sans avoir été moi-même un promoteur du projet, j'ai pu constater comment, au fil du

temps, des entreprises ont acheté du foncier, des formations ont été lancées, et des promesses d'emplois à court et à long terme ont été formulées. Depuis des années, ce projet est un espoir pour un département et une région sinistrés, auxquels l'implantation d'entreprises pourrait redonner un élan économique.

Vous n'avez aucune considération pour les travaux qui ont été menés, les personnes qui les ont réalisés, le temps que les élus locaux ont consacré à ce projet, et encore moins pour les populations directement concernées. Sans surprise, nous voterons contre cette proposition de loi.

Mme Marie Lebec (EPR). Le réseau Seine-Escaut, c'est 1 100 kilomètres de voies navigables à grand gabarit entre la France, la Flandre et la Wallonie. Il ne manque qu'un maillon pour achever cette liaison stratégique : 107 kilomètres de l'Oise au Nord. Et que nous propose-t-on ? De geler ce projet pendant dix ans. Quelle idée absurde que de proposer un moratoire sur un projet qui doit relier nos territoires, soutenir notre industrie et renforcer notre compétitivité ! Mais c'est à l'image de ce que vous incarnez : le renoncement.

Au-delà de cette annonce à l'emporte-pièce, il y a un risque bien réel : celui d'affaiblir l'attractivité de la France et de compromettre des années d'engagement. Parce qu'un pays qui veut produire, exporter, attirer des investisseurs doit se donner des infrastructures à la hauteur de ses ambitions. Nous défendons le canal Seine-Nord Europe parce qu'il est bien plus qu'une infrastructure de transport : c'est un projet stratégique pour notre souveraineté économique, notre compétitivité et notre réindustrialisation. En reliant le bassin de la Seine au réseau fluvial du nord de l'Europe, il ouvrira de nouveaux débouchés à nos entreprises, renforcera la compétitivité de nos ports et offrira à notre industrie une solution alternative au transport routier. À l'heure où l'Europe cherche à sécuriser ses approvisionnements et à renforcer sa puissance économique, la France ne peut pas se permettre de tourner le dos à un tel levier stratégique. Nous avons besoin de connexions pour conquérir de nouveaux marchés, pas de moratoires pour nous en couper.

Les rapports publics ont signalé des dérives dans les coûts et les délais associés au projet. Ils n'en concluent pas qu'il faut l'abandonner, ils soulignent la nécessité de réussir. D'autant que l'attentisme a lui aussi un prix : le report de l'entrée en service à 2032 représente déjà un surcoût de 1,1 milliard d'euros. Que coûterait une décennie supplémentaire de blocage ? Surtout, combien d'emplois, d'investissements, de débouchés économiques seraient perdus ?

À force de dire non à tout, c'est l'ambition de notre pays que vous mettez à l'arrêt et c'est à l'âge de pierre que vous nous ramènerez. Le groupe EPR votera contre cette proposition de loi.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Dix milliards, c'est ce que va coûter le mégacanal Seine-Nord, soit exactement la somme que le gouvernement refuse de donner aux lycéens pour acheter des tables et des chaises et faire en sorte qu'il y ait assez de professeurs devant les élèves. Ce sont 10 milliards qui n'iront pas non plus

aux sapeurs-pompiers, aux hôpitaux, aux transports publics ni, bien sûr, à la bifurcation écologique.

En revanche, pour couler du béton sur 107 kilomètres, détruire des terres agricoles et des zones humides et émettre des quantités astronomiques de CO_2, ces 10 milliards, miraculeusement, on les trouve ! Ma théorie est que les instigateurs et les défenseurs du projet de mégacanal Seine-Nord n'ont pas passé leur été dans le même pays que nous, en proie aux canicules et aux mégafeux : je pense qu'ils ont passé leur été dans la France des années 1970, lorsque ce genre de projets complètement délirants était encore à la mode et au goût du jour.

Nous ne sommes pas les seuls à dire que ce projet est dangereux, y compris financièrement. Tous les arguments de notre collègue macroniste ont ainsi été démentis par la Cour des comptes, qui reste généralement assez mesurée dans ses écrits mais a, en l'occurrence, publié un rapport accablant. Elle pointe « une dérive de coûts et de délais » qui rend les hypothèses de la convention de financement et de réalisation signée en 2019 complètement « caduques ». Elle parle « d'importantes conséquences sur la biodiversité, les zones boisées, les zones humides, avec un volume notable de terres excavées et une dette carbone importante ». Elle alerte sur « d'importantes conséquences pour l'agriculture locale », mais aussi sur des risques majeurs pour les bateliers, qui ne pourront plus utiliser une section du canal pendant au moins deux ans – probablement bien davantage au vu des retards déjà pris. On apprend par Xavier Bertrand lui-même que des services de Bercy commenceraient à publier des notes en défaveur du projet pour essayer de le couler, car ils commencent à le juger extrêmement risqué !

Alors qui, ce matin, pour défendre le mégacanal Seine-Nord et cette gabegie budgétaire à 10 milliards ? Nuls autres que les chevaliers blancs de la rigueur budgétaire, les champions autoproclamés de la défense des agriculteurs : les membres du Rassemblement national, qui, en déposant des amendements de suppression, font encore une fois la preuve de leur incohérence et de leur duplicité. M. Guiniot lui-même a insisté sur les promesses d'emplois et les centaines de réunions organisées depuis trente ans. Mais si ce projet n'a rien su produire après trente ans de discussions, des centaines de réunions et beaucoup de promesses, c'est bien qu'il y a un problème à la base et que tout cela n'est en réalité qu'un mirage.

Nous allons donc défendre le moratoire sur ce projet inutile qui représente une gabegie financière et une insanité écologique. Puis, en 2027, nous remettrons tous ces grands projets inutiles là où ils ont leur place : dans le passé.

M. Fabrice Roussel (SOC). Le canal Seine-Nord Europe est un projet ambitieux. Il doit relier la Seine au nord de l'Europe, accueillir des bateaux de 4 400 tonnes et mieux connecter les Hauts-de-France à plus de 1 100 kilomètres de voies navigables.

Sur le principe, nous soutenons le développement du fret fluvial, qui permet de transporter des marchandises en polluant trois à cinq fois moins que le transport

routier. Mais cela ne signifie pas que nous devons fermer les yeux sur les conséquences de ce projet. Or, à la lecture du rapport, plusieurs questions se posent.

La première concerne l'environnement : ce chantier entraînera la destruction de zones humides, qui sont des milieux importants pour limiter les inondations et préserver la biodiversité. Ce sont également plus de 2 000 hectares de terres agricoles qui vont disparaître. La question de l'eau est tout aussi importante. À l'heure où l'État s'est engagé à réduire les prélèvements de 10 % d'ici à 2030, nous ne pouvons pas faire l'impasse sur cet enjeu : nous devons nous assurer que les besoins du canal seront compatibles avec ceux des habitants, des agriculteurs et des autres activités qui dépendent de cette ressource.

La question climatique doit également être examinée avec lucidité. La construction du canal devrait entraîner l'émission de 2,8 millions de tonnes de CO_2, et ce dès la réalisation des travaux. Des économies d'environ 550 000 tonnes annuelles de CO_2 sont annoncées en contrepartie, mais elles reposent sur des prévisions de trafic qui doivent être vérifiées et qui pourraient évoluer, notamment avec l'électrification progressive des poids lourds.

Enfin, la question du financement se pose, puisque le coût du projet est estimé à plus de 7 milliards d'euros et pourrait dépasser 10 milliards en tenant compte des intérêts.

Tous ces éléments convergent vers une conclusion : les conditions dans lesquelles ce projet a été conçu ont évolué. Son coût, les tensions sur la ressource en eau, les objectifs climatiques et les incertitudes sur le trafic imposent de réexaminer les hypothèses de départ qui le sous-tendent. Les observations de la Cour des comptes doivent notamment nous conduire à examiner de plus près la soutenabilité financière du projet et les bénéfices réellement attendus.

Ce constat ne doit cependant pas forcément se traduire par une suspension du chantier pendant dix ans. Derrière ce projet, il y a des salariés, des entreprises, des élus locaux qui se sont engagés et qui ont fait des plans autour de cette infrastructure. Des engagements forts nous lient aussi à nos partenaires européens. Enfin, décarboner le transport de marchandises, notamment en limitant le nombre de camions sur les routes, doit rester une priorité. Tout arrêter, y compris des travaux déjà autorisés, ne serait pas une réponse satisfaisante. Notre position est donc alignée sur celle de la Cour des comptes et du Conseil d'orientation des infrastructures : il faut réévaluer le projet, le clarifier, en sécuriser le financement, réexaminer les besoins en eau à long terme et tenir compte des conséquences du changement climatique.

Le groupe Socialistes et apparentés s'abstiendra sur cette proposition de loi.

M. Eric Liégeon (DR). Le canal Seine-Nord Europe est bien davantage qu'un chantier d'infrastructure : c'est un choix stratégique au service de notre souveraineté économique, de la compétitivité des entreprises françaises et de l'avenir de nos territoires. Depuis trop longtemps, nous dénonçons le déclassement

industriel de la France, la saturation de nos axes routiers et notre difficulté à rivaliser avec nos voisins européens.

Pourtant, lorsque nous engageons enfin un projet structurant qui doit relier le bassin de la Seine au réseau fluvial du nord de l'Europe, certains proposent de tout arrêter pendant dix ans. Dix ans de moratoire, ce sont dix ans d'incertitude supplémentaires et dix ans de retard pour nos territoires et notre économie. Le canal Seine-Nord Europe doit permettre de développer le transport fluvial à grand gabarit, de renforcer nos échanges avec les grands ports européens et d'offrir de nouvelles perspectives aux entreprises, aux agriculteurs et aux industriels, au moment même où la sécurisation des flux commerciaux devient un enjeu majeur de souveraineté économique. Ce canal est une solution alternative fiable, compétitive et décarbonée aux transports routiers. C'est aussi un levier de développement et d'attractivité pour les Hauts-de-France et pour l'ensemble des territoires traversés. Il soutiendra le développement de plateformes logistiques, de zones d'activité et de filières industrielles.

Bien évidemment, la question du coût doit être prise au sérieux. Les dérives financières éventuelles doivent être documentées, et les financements, sécurisés. Nous devons exiger une maîtrise rigoureuse de la dépense publique.

Les impacts environnementaux doivent aussi être pleinement pris en compte. C'est pourquoi la Société du canal Seine-Nord Europe applique la séquence « éviter, réduire, compenser », sous le contrôle des services de l'État, afin de protéger la biodiversité, les milieux aquatiques, les zones humides et la ressource en eau. Ces obligations doivent être scrupuleusement respectées et leurs résultats doivent faire l'objet d'un suivi transparent, tout au long du chantier comme après la mise en service.

La réponse aux enjeux écologiques ne peut toutefois être le renoncement à une infrastructure qui favorisera le transport fluvial, moins émetteur et moins consommateur d'espace que la route. Ces exigences appellent davantage de contrôle, de transparence et de responsabilité, mais ne justifient pas un moratoire. L'interruption du chantier pendant dix ans serait économiquement irrationnelle. Des financements publics nationaux, territoriaux et européens ont déjà été mobilisés. Des marchés ont été engagés et des travaux sont en cours. Un arrêt prolongé entraînerait des surcoûts liés à la suspension ou à la résiliation des marchés, à la sécurisation des ouvrages, à la remobilisation des entreprises et au versement d'éventuelles indemnisations. Il créerait aussi de nouvelles incertitudes pour les entreprises, les collectivités et les acteurs économiques organisés autour du projet. L'expérience de l'A69 montre que l'abandon d'une infrastructure déjà engagée génère des coûts nouveaux sans produire l'effet attendu.

Le canal est également porteur d'emplois et de savoir-faire. Il mobilisera plusieurs milliers de personnes et soutiendra l'activité des entreprises de BTP.

La position du groupe Droite républicaine est donc claire : poursuivre le chantier, renforcer la maîtrise budgétaire, garantir l'exécution des engagements environnementaux et sécuriser les financements. Pour ces raisons, nous nous opposerons à ce moratoire, donc à cette proposition de loi.

Mme Dominique Voynet (EcoS). Le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe fait partie de ces projets pharaoniques qui fascinent les ingénieurs et les aménageurs – ceux d'entre eux, en tout cas, pour qui aménager signifie tracer des traits sur les cartes, sans considération pour les coûts, les impacts et les conflits d'usages.

Ce qui frappe dans ce dossier, c'est la rhétorique utilisée par les promoteurs du projet, semblable à celle qui fut ressassée jusqu'à la nausée par les zélateurs du grand canal Rhin-Rhône avant que, nourries par les travaux de l'Observatoire économique et statistique des transports, la contestation populaire et l'opposition des élus ne débouchent sur l'abandon de ce projet dément.

Comme si l'on n'avait rien appris, on continue à parler d'un outil majeur de report modal de la route vers le canal. C'est totalement saugrenu, car ce qui circule sur nos routes, et singulièrement sur celles dont il est question, ce sont les petits colis venus de Chine, détournés vers la Belgique ; ce sont les colis générés par l'explosion des commandes en ligne, à la livraison garantie en moins de vingt-quatre heures ; ce sont des fruits et légumes qui transitent d'Espagne ou d'Italie vers l'Allemagne, ou des fleurs coupées qui viennent des serres des Pays-Bas ; ce sont des pièces détachées livrées en flux tendu ; ce sont des animaux, vivants ou morts. Imaginer un transfert de ce trafic de la route vers le fleuve est irréaliste. Ce qui pourrait circuler sur un canal à grand gabarit, ce sont des pondéreux, du sable, des gravats, des céréales en vrac ou des déchets, qui circulent déjà en partie par voie ferrée, dans des citernes ou des conteneurs. On comprend ainsi que l'aboutissement de ce projet induirait une concurrence néfaste entre deux modes de transport sans retirer un seul camion des routes.

Deuxième formule éculée, il s'agirait de forger le maillon manquant d'un réseau européen. On comprend bien l'intérêt qu'il y aurait à desservir les hinterlands des grands ports d'Amsterdam, de Rotterdam, de Dunkerque ou du Havre, mais est-ce ce dont il est question ici ? Bien sûr que non ! Admettons un instant qu'on construise ce tronçon borgne à ses deux extrémités, au prix d'un doublement ou d'un triplement de son coût – dans tous les scénarios envisagés par la Cour des comptes, un emprunt de bouclage de plusieurs milliards serait nécessaire, sans d'ailleurs que les frais financiers associés, à l'heure où les taux d'intérêt explosent, n'aient été sérieusement évalués ni même discutés. En l'absence d'un accès au port de Dunkerque et d'une mise à grand gabarit de l'Oise, il ne servirait strictement à rien.

Enfin, les promoteurs du projet assurent volontiers que le développement du transport fluvial est une démarche écologique. C'est à peu près vrai lorsqu'il s'agit d'utiliser une voie d'eau existante. C'est totalement faux s'il faut la creuser

sur des dizaines et des dizaines de kilomètres, au prix de la production d'une quantité astronomique de déblais, de la remise en cause de la biodiversité, de l'amputation des surfaces agricoles et surtout de la mise en danger des zones humides et de la ressource en eau, tant dans sa qualité que dans sa disponibilité.

Il faut savoir réexaminer une folie. Le groupe Écologiste et social votera la proposition de loi.

Mme Maud Petit (Dem). Ce texte m'inspire une question : voulons-nous accompagner les territoires dans leurs transitions écologique et logistique, ou les laisser seuls face à leurs besoins en suspendant un projet structurant sans proposer aucune solution alternative crédible ?

Le projet du canal Seine-Nord Europe n'est pas un grand projet de plus. Il est le maillon manquant du réseau fluvial Seine-Escaut, un corridor stratégique qui reliera la France à la Belgique et aux Pays-Bas et qui permettra enfin à nos entreprises de bénéficier d'un transport compétitif et bas-carbone. Les chiffres sont là : 107 kilomètres, 64 communes concernées, 17,4 millions de tonnes de marchandises attendues dès 2035, 1 million de camions de moins sur les routes chaque année. Ce canal, c'est moins de CO_2, moins de congestion, moins d'accidents et une filière fluviale renforcée. C'est aussi un projet déjà financé à hauteur de 2 milliards d'euros par l'Union européenne et inscrit dans les priorités du réseau transeuropéen de transport.

Indéniablement, un projet de cette ampleur doit être contrôlé, audité et conduit en toute transparence. Les coûts doivent être maîtrisés, les impacts environnementaux compensés et les engagements tenus. Mais le moratoire proposé par LFI signifierait dix ans d'arrêt, dix ans de retard, de pénalités et possiblement de pertes de financements européens, dix ans d'incertitude pour les entreprises déjà engagées, pour les agriculteurs concernés, pour les collectivités qui ont investi et pour les milliers d'emplois directs ou indirects liés aux chantiers.

Surtout, quel bénéfice environnemental y aurait-il à tout bloquer si cette proposition de loi ne comporte aucune autre solution crédible pour réduire la part du transport routier dans le fret ? Notre rôle n'est pas d'opposer écologie et économie, mais de les concilier avec sérieux, exigence et pragmatisme.

Oui à la transparence, au contrôle et à l'exemplarité environnementale, mais non à un moratoire qui fragiliserait nos territoires, nos entreprises et notre crédibilité européenne – vous avez d'ailleurs bien souligné, madame la rapporteure, que vous ne demandiez pas l'abandon du projet. Les Démocrates voteront contre cette proposition de loi.

M. Xavier Roseren (HOR). Le canal Seine-Nord Europe est le maillon manquant entre la Seine et le nord de l'Europe : il permettra à des bateaux de 4 400 tonnes d'aller de Paris à Dunkerque, Anvers et Rotterdam. C'est ce chantier que votre texte suspendrait pendant dix ans. Vous affirmez dans l'exposé des motifs que le canal s'inscrit pleinement dans la logique des dix dernières années de

Macronie qui ont fait fleurir nombre de projets pharaoniques. Or il a germé bien plus tôt puisque son fuseau a été retenu en 2002 par le gouvernement de Lionel Jospin, dont Jean-Luc Mélenchon était membre. À l'époque, nous n'avons pas entendu ce dernier protester. C'est pourtant une députée du mouvement qu'il a fondé qui, vingt-quatre ans plus tard, propose de geler le chantier.

Si le projet a survécu aux alternances, c'est parce qu'il est utile. Grâce aux quatre ports intérieurs, des territoires ruraux s'ouvriront au réseau fluvial européen. Sachant que les bateaux de grand gabarit peuvent transporter l'équivalent de 220 camions, le canal pourrait réduire le trafic routier de 1 million de poids lourds par an, indique la Société du canal. En tant que député de Haute-Savoie, je vois de très nombreux camions emprunter le tunnel du Mont-Blanc et traverser la vallée de Chamonix ; je sais que chaque camion en moins, c'est du CO_2 épargné. Or pour une tonne transportée, le convoi fluvial émet cinq fois moins de carbone qu'un poids lourd.

Geler le chantier, ce serait aussi rompre la parole donnée par l'État aux entreprises sous contrat, aux collectivités qui ont engagé des financements et aux partenaires belges.

Vous invoquez la protection de l'environnement pour justifier le moratoire, mais les travaux ont été autorisés après avis de l'Autorité environnementale et sont assortis de compensations que la Cour des comptes juge à la mesure des enjeux. Le canal sera bénéfique pour le climat. Quand bien même l'argument environnemental tiendrait, un gel de dix ans sans clause de revoyure serait difficilement jugé proportionné par le Conseil constitutionnel.

Le moratoire nous obligerait en outre à payer pour un chantier à l'arrêt. La Cour des comptes, que vous citez volontiers, ne demande pas l'abandon du projet ; elle montre que le retard de quatre ans explique plus d'un tiers de la hausse des coûts depuis 2019. Un délai supplémentaire de dix ans obligerait à indemniser les entreprises et menacerait le financement européen de 2,1 milliards – près du double du financement provenant de l'État.

En réalité, ce moratoire est un abandon qui ne dit pas son nom. Pour cette raison, le groupe Horizons & indépendants s'opposera à la proposition de loi.

M. Jean Bodart (LIOT). Nous pourrions partager votre diagnostic à certains égards, mais votre proposition de loi y apporte une réponse absolument inadaptée. Interdire tous travaux, toute opération de maîtrise foncière et même toute étude contrevient à l'objectif de développement durable que votre texte se vante de défendre. Le développement durable, c'est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Ce n'est pas seulement protéger l'environnement, c'est aussi assurer une économie viable et pérenne, garantir la justice sociale à long terme et réduire les inégalités.

La pérennité économique et le développement du bassin dunkerquois ne peuvent être assurés alors que les autoroutes A1, A16 et A25 sont saturées et que le transport doit être décarboné. Le développement économique apporté par le canal, notamment grâce à l'extension du port de Dunkerque – le terminal de ferroutage a été inauguré vendredi dernier –, permettra de créer de nombreux emplois et ainsi de réduire les inégalités sociales – une autre composante du développement durable.

Il est vrai que le planning de construction a dérapé, occasionnant un dérapage budgétaire. C'est regrettable, mais faut-il en rajouter avec un moratoire ? La région Hauts-de-France et le bassin dunkerquois ont besoin de ce projet qui contribuera à développer le transport multimodal. Nous nous opposons à la proposition de loi, tout en reconnaissant qu'une plus grande transparence budgétaire et environnementale est nécessaire.

Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure. Vous prétendez que le texte ne s'intéresse pas à la vie des Français, monsieur Guiniot, mais il vise à préserver nos terres agricoles : 2 100 hectares parmi les plus fertiles de France sont affectés. La préservation des terres naturelles, et plus généralement de nos conditions de survie, est un enjeu d'intérêt général qui concerne directement la vie des Français dans un contexte de changement climatique gravissime.

Vous m'invitez à visiter le chantier : j'étais sur place hier dans le Pas-de-Calais et j'ai pu voir combien le village d'Ytres était balafré par le projet. Cela conduit à s'interroger sur le tracé de ce mégacanal.

Vous retracez l'historique du projet, mais c'est justement le problème : il a été pensé il y a bien trop longtemps, et a d'ailleurs été remis en cause à plusieurs reprises parce que son utilité était contestée. C'est parce qu'il est aussi ancien qu'il est impératif de réfléchir à son utilité, y compris pour votre territoire, avant qu'il ne devienne irréversible.

Enfin, les promesses d'emplois n'engagent que ceux qui les entendent. Les auditions ont démontré qu'elles n'étaient absolument pas étayées, en dehors des emplois liés aux travaux de construction. Les 800 personnes qui y œuvrent pourraient être réaffectées au maintien et à la rénovation des réseaux si un moratoire était annoncé. Si nous voulons consacrer plus de 10 milliards au développement de l'emploi dans vos territoires, nous pouvons le faire beaucoup mieux qu'avec ce projet qui n'offre aucune garantie.

Je ne prône pas un renoncement, madame Lebec, mais une réévaluation sérieuse. Vous invoquez des perspectives de réindustrialisation et d'emploi ; je ne les conteste pas et je ne prétends pas qu'il ne faut pas s'y intéresser, mais encore faut-il que ces promesses soient étayées. Ce n'est pas le cas – la Cour des comptes et l'Autorité environnementale l'attestent. D'après les projections disponibles, les deux tiers du report modal permis par le réseau Seine-Escaut profiteront plutôt aux pays voisins. Les prévisions sur lesquelles s'appuient les promoteurs sont fantaisistes. La Société du canal imagine que le trafic sera sept fois supérieur à celui

du canal du Nord actuel alors que, de manière générale, les flux de marchandises stagnent depuis 2008. Avouez que cela manque de sérieux ! Le législateur peut considérer que la question mérite d'être posée avant d'engager autant de fonds publics.

Mon objectif n'est évidemment pas de retourner à l'âge de pierre : au contraire, je parle du futur. Tout le monde a vécu l'été 2026 comme un choc ; nous comprenons que nous avons changé d'ère climatique, écologique, et que nous ne pouvons plus raisonner comme dans les années 1970, époque où le projet a été conçu. La moindre des choses est de réévaluer les conséquences avant de s'engager.

Merci d'avoir rappelé que ce projet relevait du passé, madame Lejeune. Je le répète, il faut le réévaluer à l'aune des conditions écologiques que nous vivons. Comme vous l'avez souligné, la Cour des comptes n'est pas une officine gauchiste et n'a généralement pas des positions caricaturales. Elle-même regrette que la modélisation des trafics n'ait jamais été exposée publiquement ni véritablement contre-expertisée. Pour rappel, le secrétariat général pour l'investissement n'a absolument pas été sollicité – cela devrait inciter le législateur à s'interroger.

Nous ne nous désintéressons pas du transport fluvial – je vous sais gré de l'avoir souligné, monsieur Roussel. Nous nous interrogeons simplement sur la soutenabilité du projet de canal ; c'est pourquoi il faut, à mon sens, le réexaminer. Je souscris comme vous à l'objectif de réduire le transport routier, mais en l'état, ce projet n'y répond absolument pas. Les projections sérieuses montrent même que le canal se substituera en partie au fret ferroviaire. Ce n'est ni l'orientation que vous défendez ni celle que je défends. Quant aux projections de baisse du trafic de camions, à raison de 1 million de poids lourds par an, elles proviennent du promoteur et non d'une évaluation indépendante. Elles se fondent sur une hypothèse de croissance généralisée du trafic qui ne correspond plus à la réalité. Si nous voulons retirer des camions de la route, il serait plus efficace d'investir massivement dans le fret ferroviaire, qui émet beaucoup moins de CO_2 que le transport fluvial.

Vous dites, monsieur Liégeon, qu'un moratoire ferait prendre dix ans de retard au projet. Or il a déjà pris un retard considérable, de près de vingt ans, notamment parce que son utilité a été contestée à plusieurs reprises. Je crois que tout le monde ici a conscience du choc, de la crise écologique que nous vivons. Dans ce contexte, il est urgent de ne pas s'engager plus avant sans s'assurer que le canal sera pertinent et, surtout, qu'il n'aura pas des conséquences délétères pour l'environnement et l'économie. Nous avons toutes les raisons de douter de sa réussite à terme, y compris sur le plan économique.

Le secrétariat général pour l'investissement n'a pas été sollicité pour réaliser une contre-expertise, je l'ai dit, c'est pourquoi il est nécessaire de réaliser une nouvelle évaluation socio-économique indépendante.

Vous estimez que les exigences environnementales sont prises en compte, mais l'évaluation des impacts climatiques et écologiques du projet n'est pas à jour

– cela nous a été amplement expliqué lors des auditions. Le changement climatique en cours n'a pas été pris en considération en ce qui concerne, par exemple, l'évaporation de l'eau stockée : le canal devrait tout de même contenir 35 millions de mètres cubes, dont 14 millions dans la retenue de Louette, alors que les scientifiques anticipent toujours plus de sécheresse – elle s'aggrave même plus vite qu'ils ne le prévoyaient. Il faut se poser cette question.

Nous savons aussi que les mesures de compensation ne fonctionnent pas : une étude de chercheurs du Muséum national d'histoire naturelle et d'AgroParisTech publiée en 2019 montre que très souvent, la surface compensée est inférieure à la surface détruite et que les mesures portent sur des terrains naturels ou semi-naturels, pour un gain de biodiversité très faible, voire nul. Les personnes que nous avons auditionnées nous ont incités à nous projeter dans le temps. Admettons qu'on arrive à régénérer une zone humide : comment sera-t-elle maintenue dans 100 ans, quand le chantier sera terminé et que l'entretien reviendra à Voies navigables de France (VNF) ? Les bénéfices attendus des compensations se mesurent à l'échelle d'une vie humaine, alors que les atteintes à l'environnement sont immédiates, et pour certaines, irréversibles. C'est donc maintenant qu'il faut réagir.

Enfin, l'A69 n'est pas un bon exemple : le moratoire permettra justement d'éviter un tel fiasco. Veut-on engager 6 milliards d'argent public supplémentaires dans ce projet de canal ? Nous pourrions les investir autrement.

Comme vous l'avez souligné, madame Voynet, la question est de savoir quelle économie nous voulons développer : nous intéressons-nous avant tout aux grands flux européens, ou plutôt à l'économie et à l'agriculture locales ? Je le répète, 2 100 hectares de terres agricoles sont concernés par le projet. Vous avez aussi rappelé que les prévisions de réduction du trafic de camions étaient hasardeuses.

J'aimerais croire, madame Petit, que le canal contribuera à réduire les émissions de CO_2, mais nous n'en avons aucune assurance. Ce dont nous sommes sûrs, c'est que les opérations de construction émettront 2,8 millions de tonnes de CO_2 – l'équivalent de 1,4 million d'allers-retours Paris-New York. Les promesses de réduction des émissions ne sont absolument pas assurées. Et plus le transport routier sera décarboné, comme y incite le droit européen, plus la dette carbone de 2,8 millions de tonnes pèsera dans le temps ; nous ne sommes même pas sûrs qu'elle sera remboursée. Cela soulève de vraies questions dans un contexte de crise écologique.

Des solutions crédibles, nous en avons, comme le développement du fret ferroviaire. Ce mode de transport a malheureusement été abandonné par les pouvoirs en place, alors que son empreinte carbone est bien inférieure à celle de la route et du transport fluvial. J'ajoute que le canal devrait ponctionner 13 % du fret ferroviaire.

Un moratoire permettrait de réétudier tous ces paramètres et de prendre une décision démocratique éclairée.

Vous avez raison, monsieur Roseren : nombre des projets d'infrastructures que nous voyons aboutir sous la présidence de M. Macron – les autoroutes A69 et A412, etc. – ont été pensés il y a quarante ou cinquante ans, à une autre époque écologique. Ils ne sont pas réévalués à la lumière de ce que nous vivons aujourd'hui. Tout le monde se rend pourtant compte que nous avons changé d'ère. On ne peut pas continuer à détruire des hectares de terres alors que notre souveraineté agricole est menacée et que notre capacité à absorber du carbone grâce aux zones humides et aux forêts se réduit. Dois-je rappeler que près de 100 000 hectares de forêt ont brûlé cette année ? Il faut prendre la mesure de l'époque que nous vivons. Malheureusement, la Macronie persiste à passer en force sur des projets éminemment destructeurs.

J'ajoute que le financement européen du projet n'est pas garanti ; les négociations se poursuivent. Nous pourrions nous retrouver le bec dans l'eau dans quelques années parce que l'Europe aura jeté l'éponge.

Enfin, monsieur Bodart, j'ai tout particulièrement apprécié votre appel à répondre aux problèmes du présent sans affecter les générations futures. C'est exactement l'objet du moratoire.

Article 1er : *Instaurer un moratoire de dix ans sur la réalisation du canal Seine-Nord Europe*

Amendements de suppression CD1 de M. Emmanuel Blairy et CD5 de M. Michel Guiniot

M. Emmanuel Blairy (RN). Mme la rapporteure n'est pas venue dans l'Oise mais dans le Pas-de-Calais, pour faire de l'agitation auprès de quelques personnes avec des slogans d'un autre temps – ces mêmes chants de l'ultragauche qu'on a entendus juste avant l'embrasement de la mairie de Limoges.

Vous vous inquiétez de la disparition de terres agricoles, mais vous avez fait disparaître des centaines, voire des milliers d'agriculteurs : il faudra m'expliquer la logique. Le tracé du canal passe dans ma circonscription, entre Marquion et Oisy-le-Verger, et je peux vous dire que le véritable enjeu n'est pas de suspendre ou de supprimer le projet, mais de le voir progresser en s'assurant que les acteurs des territoires, en particulier les maires, sont entendus et surtout écoutés. Je pense au maire d'Ytres, qui a besoin que des dépenses assumées par sa commune soient

compensées – c'était l'objet d'un de mes amendements, mais il a été déclaré irrecevable parce qu'il créait une charge.

Cette proposition de loi est complètement à côté de la plaque. Il aurait mieux valu travailler sur la démocratie locale et sur les compensations qu'il est possible de donner aux maires.

M. Michel Guiniot (RN). Le premier alinéa de la proposition de loi dispose que pendant la durée du moratoire, les études, les travaux et autres opérations ne pourront être ni engagés ni poursuivis « y compris lorsqu'ils ont été autorisés par des décisions délivrées avant la publication de la présente loi ». Or l'article 2 du code civil précise : « La loi ne dispose que pour l'avenir ; elle n'a point d'effet rétroactif. » Et selon l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen : « Toute société dans laquelle la garantie des droits n'est pas assurée, ni la séparation des pouvoirs déterminée, n'a point de Constitution. »

Votre proposition semble juridiquement instable, puisqu'elle prévoit de revenir sur des acquis accordés par l'administration et l'État. Vous proposez d'abandonner la Constitution, le code civil et la sécurité juridique accordée aux citoyens, pour faire une pause délirante de dix ans dans des travaux déjà bien avancés et attendus par la population, notamment par les chômeurs de notre région sinistrée. C'est un argument supplémentaire pour rejeter votre proposition de loi qui n'est qu'un artifice électoral.

Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure. Je me suis rendue sur place hier, notamment dans le village d'Ytres – dans votre circonscription, monsieur Blairy –, qui est le plus touché par ce projet. Je m'étonne donc de votre soutien sans faille au canal. Le village sera littéralement coupé en deux par une énorme balafre, une tranchée phénoménale de plus de 40 mètres de profondeur qui touche des terres agricoles.

Dans le secteur 1, où les travaux ont le plus avancé, les coûts ont complètement explosé. Cela justifie de réfléchir plutôt que de continuer tête baissée.

Lors de son audition, la Société du canal a précisé que des marchés avaient été signés pour 2 milliards d'euros sur un montant total de 7,3 milliards. Plus de 5 milliards ne sont pas encore engagés. Et sur les 2 milliards engagés, de nombreux travaux n'ont pas encore été réalisés. Le président du Conseil d'orientation des infrastructures nous a assuré que la phase d'irréversibilité n'était pas dépassée. C'est donc maintenant qu'il faut se décider. Vous craignez un dérapage budgétaire, mais il a déjà eu lieu : le coût est passé de 3,5 ou 4 milliards dans les premières estimations à 7,3 milliards aujourd'hui – jusqu'à 10,5 milliards, frais financiers compris –, et il manque 2,23 milliards pour boucler le financement. Personne ne sait qui paiera – probablement l'État. Cela représente un véritable risque pour les finances publiques.

Je ne demande pas un abandon du projet mais une mise en pause : réfléchissons avant de nous engager plus avant et de détruire des zones naturelles et agricoles dont nous avons besoin pour assurer notre avenir.

Mme Dominique Voynet (EcoS). Nous avons entendu de curieux arguments : on l'a décidé depuis longtemps ; on en parle depuis toujours… Mais s'adapter à un monde nouveau dans lequel les habitudes de consommation et de transport ont beaucoup évolué, dans lequel le changement climatique s'accélère et dans lequel certaines ressources sont en tension – des milliers de communes ont dû acheminer de l'eau potable dans des citernes cet été – serait un signe basique d'intelligence.

Quant aux 6 000 emplois, veut-on qu'ils soient utiles ou consisteront-ils à creuser des trous alors que nous ne sommes même pas sûrs que des bateaux circuleront dans cette infrastructure ? S'il s'agit de 6 000 emplois utiles, nous devons pouvoir les trouver.

Concernant le financement et la couverture d'un éventuel emprunt, il est question d'utiliser les produits de l'Eurovignette. Or la directive Eurovignette n'est pas transposée dans le droit français et l'affectation du produit de la taxe est loin d'être tranchée – il y a beaucoup de concurrents en lice pour la percevoir. Pour ma part, je préférerais qu'on finance le fret ferroviaire plutôt qu'une infrastructure destructrice.

M. Vincent Thiébaut, président. L'Eurovignette existe en France : c'est sur cette base qu'ont été créées la taxe R-Pass et les taxes routières qui entreront en vigueur dans le Grand Est. Les règles sont très strictes : leurs produits ne peuvent être affectés qu'à l'entretien ou à l'élargissement des voies concernées.

M. Michel Guiniot (RN). Vous parlez de balafre, madame la rapporteure, mais je vais en évoquer une autre : vous avez recouvert la Picardie d'éoliennes. C'est la région de France qui en a le plus. Mais quand il est question d'éoliennes, vous ne parlez pas de l'emprise sur les terres agricoles ni des millions de mètres cubes de béton qui ont été coulés et ne seront jamais retirés, quel que soit l'avenir de ces monstres de ferraille ! Ça, c'est une sacrée balafre ! On ne voit pratiquement plus la cathédrale de Saint-Quentin à travers la forêt d'éoliennes !

Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure. Il sera difficile d'affecter les recettes de l'Eurovignette à la construction du canal, puisque la conférence Ambition France Transports recommande de les affecter en priorité à la régénération des réseaux. Même Xavier Bertrand reconnaît qu'il faudra faire un choix. C'est pourquoi les acteurs affirment que les financements ne sont pas assurés.

Par ailleurs, je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Blairy : il manque un débat public. C'est tout l'objet du moratoire : mener des évaluations socio-économiques indépendantes puis organiser un débat public – pourquoi pas une convention citoyenne – à l'occasion duquel les habitants du territoire pourront se saisir du sujet et se prononcer.

*La commission **rejette** successivement les amendements.*

*Elle **rejette** l'article 1er.*

Article 2 : *Gager la proposition de loi*

Amendement de suppression CD3 de M. Emmanuel Blairy

Mme Anne Stambach-Terrenoir, rapporteure. L'article 1er ayant été rejeté, l'article 2 n'a plus d'objet.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 2 est **supprimé**.*

*La commission ayant **rejeté** l'article 1er et **supprimé** l'article 2, l'ensemble de la proposition de loi est **rejeté**.*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Table ronde « société civile »

– **Collectif de chercheurs UTC Low-Tech de l'université de technologie de Compiègne**

M. Stéphane Crozat, professeur, enseignant-chercheur

M. Frédéric Huet, enseignant-chercheur

– **Protection du territoire Seine-Escaut**

M. Yves Courtaux, membre

– **Collectif Méga Canal non merci**

Mme Valérie François, membre

Mme Florence Léger, membre

– **Canalternatif**

M. Mathis Leroy, membre

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère chargé des transports

Mme Floriane Torchin, directrice de la direction de transports ferroviaires et fluviaux et de ports

M. Thomas Doublic, chef du département du transport fluvial

Table ronde « agriculture, foncier, eau »

– **Chambre régionale d'agriculture des Hauts-de-France ***

M. Hervé Ancellin, membre élu de la chambre d'agriculture de l'Oise

M. Philippe Truffaux, élu de la chambre d'agriculture du Nord Pas-de-Calais

– **Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) des Hauts-de-France**

M. Jérôme Muselet, membre du bureau et référent pour le président sur le dossier Seine Nord Europe

– **Confédération paysanne ***

M. Vincent Chombart, porte-parole pour les Hauts-de-France

Fédérations départementales des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) des Hauts-de-France * :

– **FDSEA 60**
M. Régis Desrumaux, président

– **FDSEA 80**
M. Pascal Patin et M. Jean-Pascal Dossin, élus référents
Mme Caroline Prevost, juriste, en charge du contentieux et du droit rural pour la FDSEA80

Société du Canal Seine-Nord Europe (conseil de surveillance)

M. Xavier Bertrand, président du conseil de surveillance et président du conseil régional des Hauts-de-France

M. Xavier Taquet, directeur de cabinet

Mme Séverine Riche, membre du directoire

Table ronde « scientifiques et chercheurs »

– **M. Frédéric Graber**, historien de l'environnement à l'EHESS

– **Mme Florence Habets**, docteure en hydroclimatologie, directrice de recherche au CNRS

Autorité environnementale – Inspection générale de l'environnement et du développement durable

M. Laurent Michel, président

Société du Canal Seine-Nord Europe (directoire)

M. Jérôme Dezobry, président du directoire

Cour des comptes

M. Jean-Paul Albertini, président de la cour régionale des comptes des Hauts-de-France

M. Emmanuel Kesler, contre-rapporteur, président de section à la 2e chambre

M. Christophe Rogue, rapporteur général, conseiller référendaire à la 2e chambre

M. Thibaut Arnou, rapporteur général adjoint, premier conseiller à la cour régionale des comptes des Hauts-de-France

Voies navigables de France (VNF)

M. Gilles Ryckbusch, directeur territorial du Nord-Pas-de-Calais

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*