

Projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) : ruineux et destructeur

Le projet de canal Seine-Nord Europe (CSNE) prévoit la construction d'une liaison fluviale à grand gabarit de 107 km, maillon de la liaison Seine-Escaut entre l'Ile-de-France et les ports du Nord européen. Ce chantier, s'il était réalisé, absorberait officiellement 5,1 milliards d'euros (en réalité, beaucoup plus) et occuperait plus de 3 300 ha de riches terres agricoles et naturelles. Avec ses 78 millions de m³ de terrassements, il représenterait les plus grands travaux d'infrastructure que la France ait jamais connus.

Pour quels bénéfices ? Dans son argumentaire, le CLAC apporte des réponses fondées sur des études officielles et sur une analyse géographique. Nos investigations sur le CSNE nous conduisent à mettre en doute – à grand renfort de schémas et de cartes – les promesses de ce projet, et cela dans de nombreux domaines.

- Pour les conteneurs de la mondialisation, le CSNE ne peut pas alléger significativement la circulation des camions sur l'autoroute A1. Et le port d'entrée des marchandises pour l'Ile-de-France ne devrait pas être Anvers ou Rotterdam, mais Le Havre.
- Pour le "vrac pondéreux" (autre grand secteur du transport fluvial), l'agent public n'a pas à servir – via le CSNE – au développement de l'export massif des produits de l'agriculture industrielle, au bénéfice exclusif des grands céréaliers.
- La réindustrialisation souhaitée des Hauts-de-France n'a pas grand-chose à attendre de bateaux de 3 000 ou 4 000 tonnes.
- Côté énergie, le CSNE ne peut pas rivaliser avec le train, notamment du fait des pompages d'eau que nécessite un canal de liaison interbassin.
- Le fait que le projet CSNE soit censé s'inscrire dans un « futur » réseau fluvial à grand gabarit français (qui n'a aucune chance de voir le jour) ne renforce pas sa crédibilité.
- L'évolution rapide du dérèglement climatique doit remettre en cause les projets qui mobilisent beaucoup d'eau, qui stérilisent de grandes surfaces agricoles et naturelles, et qui portent atteinte à la biodiversité – quelles que soient leurs mesures illusoire de "compensation".
- Les projets fluviaux doivent être réexaminés au regard des coupures – désormais annuelles – de la circulation sur le réseau fluvial européen du fait des sécheresses répétées.
- L'engagement de l'État pour 1,1 Md€ est à juger à l'aune d'une réalité : l'Agence de financement des infrastructures (AFITF) manque toujours de recettes et ne débloquent l'argent pour le CSNE, d'année en année, qu'au détriment d'autres projets plus utiles, comme la modernisation des chemins de fer ou l'entretien du réseau fluvial existant.
- De plus, l'emprunt de 800 millions d'euros nécessaire à la Société du canal SNE (SCSNE) pour boucler son budget est tributaire d'une taxe à prélever par la Région Hauts-de-France, notamment sur le transport routier, mais les contours de cette taxe ne sont pas encore définis et son principe n'est même pas accepté par Xavier Bertrand, le grand promoteur du canal.

- D'un côté, le projet avance techniquement à grands pas vers sa réalisation. De l'autre, il n'est toujours pas financé.
- À noter : les seuls travaux commencés fin 2022 pour le CSNE sont des travaux préparatoires et non la construction du canal lui-même.
- La réalisation du CSNE est annoncée comme inéluctable, mais cela fait partie d'une stratégie des promoteurs que nous avons bien connue pour Rhin-Rhône puis pour son successeur Saône-Moselle – Saône-Rhin (SMSR)... avant leur abandon.
- Les aspects dévastateurs du canal commencent à mobiliser les populations concernées et des groupes d'opposition s'organisent depuis 2022.