

Transports

Canal Seine-Nord Europe : un chantier titanesque, dont personne ne sait à quoi il doit servir



Ce couloir d'eau de 107 km de long doit être creusé en parallèle de l'actuel canal du Nord pour faire passer des péniches XXL. Ici, une vue de la construction de l'écluse de Montmacq (Oise) en octobre 2025. - © Pierre Beauvillain / AFP

Par Erwan Manac'h

9 juillet 2026 à 07h30

Mis à jour le 9 juillet 2026 à 16h59

Durée de lecture : 8 minutes

Alors que ses partisans tentent d'imposer l'idée que le chantier du canal serait déjà « irréversible », rien n'est joué. L'État, les collectivités et l'Europe doivent encore éclaircir des points cruciaux, à commencer par sa justification.

C'est l'heure de vérité pour le canal Seine-Nord Europe. Ce couloir d'eau de 107 km de long, qui doit être creusé en parallèle de l'actuel canal du Nord pour faire passer des péniches XXL, sera au cœur de quatre jours de mobilisation, du 9 au 12 juillet, organisés dans le Pas-de-Calais par le collectif Méga canal non merci et Les Soulèvements de la Terre.

Ils militent pour un abandon pur et simple du chantier, dont l'impact sur les milieux naturels et les zones humides serait considérable et dont la facture prévisionnelle a déjà explosé, passant de 2,6 à 7 milliards d'euros.

Reporterre publie une enquête en vidéo sur ce chantier pharaonique. Grâce à des documents inédits, nous avons pu modéliser une partie du tracé, afin de comprendre les mensurations hors norme de l'infrastructure.

Le chantier du siècle démarre

Reporterre  | le média de l'écologie



Regarder sur

Les prochaines semaines seront cruciales. Malgré des décennies d'études, d'expertises et d'échanges avec les autorités environnementales, les promoteurs du projet n'ont jamais réussi à convaincre de sa pertinence. C'est ce que soulignent deux récents rapports de la Cour des comptes et du Comité d'orientation des infrastructures (COI), validant une grande partie des arguments des opposants.

En réponse, ses partisans ont redoublé d'efforts pour tenter d'imposer l'idée que le chantier serait déjà « *irréversible* », alors qu'environ 15 % des marchés de construction du canal ont été attribués. « *On a cassé la marche arrière* », claire le

président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, dès qu'un micro se présente à lui.

Mais ce n'est pas l'interprétation du président du COI, David Valence : « *Quelques kilomètres de lit artificiel sur l'Oise [ont été creusés], quelques ouvrages de franchissement, et c'est tout* », a-t-il résumé au cours d'une audition au Sénat, le 1^{er} juillet. Il estime plutôt à la fin du second semestre 2026 l'échéance après laquelle le projet sera difficile à arrêter. D'ici là, l'État, les collectivités du nord de la France et l'Europe doivent éclaircir des points cruciaux du projet, à commencer par sa justification.

Des hypothèses « exagérément optimistes »

Pour vendre cet équipement surdimensionné, le maître d'ouvrage du projet parie sur un report massif des marchandises de la route vers la voie fluviale et il communique sur le chiffre de 1 million de camions évités en 2100. Mais pour atteindre un tel objectif, la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) mise sur une multiplication par quinze du transport de marchandises sur ce tronçon.

Premier écueil, ce chiffre se fonde sur des hypothèses « *exagérément optimistes* », écrivait, dès 2013, les services de l'État ⁽¹⁾. Elles ont été bâties à une époque où le trafic de marchandises était en croissance rapide et constante, ce qui n'est plus le cas, loin s'en faut, depuis la crise de 2008.

Favoriser l'industrie du BTP et de la logistique

Or, prévient la Cour des comptes, « avec une croissance de transport de marchandises moins favorable, le projet serait destructeur de valeur ». Autrement dit, il est probable que nous assistions à un gigantesque gâchis d'argent public. « C'est un fil rouge des grands projets d'infrastructures : ils ne s'appuient sur aucune étude socio-économique sérieuse », dit à Reporterre Jean-François Coulomme, député La France insoumise et membre du COI.

Selon la SCSNE, il ne faut pas se fier à la tendance nationale. La dynamique des Hauts-de-France est « *décorrélée* » de ce qu'on observe ailleurs, argue le maître d'ouvrage à Reporterre ([lire sa réponse en intégralité](#)). Grâce aux « *grands corridors européens* » qui la connectent à la Belgique et les Pays-Bas. Voilà pourquoi, affirme-t-elle, « *le trafic fluvial augmente depuis 2000 [dans les Hauts-de-France], malgré la désindustrialisation* ».

Ce projet s'inscrit également dans un contexte de rivalité entre le nord de la France et la Normandie. Le Havre est le seul port relié à la capitale en ce qui concerne les grands bateaux. Dunkerque pourrait lui ravir ce privilège si la voie d'eau XXL était creusée. D'où l'acharnement des élus des Hauts-de-France, Xavier Bertrand et Gérald Darmanin en tête, alors que le Normand Édouard Philippe, maire du Havre, l'avait stoppé à son arrivée à Matignon en 2017.

Les opposants au projet dénoncent plusieurs erreurs d'analyse. « *Le mégacanal va concurrencer le ferroviaire et non le transport routier, parce que les marchandises transportées sur des péniches, le vrac, les gravats, etc., ne circulent pas aujourd'hui sur des camions mais sur des trains* », prévient Valérie François, cheminote syndiquée à Sud-Rail et membre du collectif Mégacanal non merci, lors d'[une audition au COI](#) le 21 mai.

Ils dénoncent également un modèle pensé pour accroître la capacité de l'agro-industrie française à exporter toujours plus de céréales vers l'étranger. Cette fuite en avant vers le gigantisme inquiète d'ailleurs la batellerie artisanale française. Elle voit d'un mauvais œil que les gros porteurs hollandais puissent, en cas d'achèvement du projet, lui faire une concurrence frontale.

« Ce sont des milliards d'euros qui vont servir uniquement des intérêts privés »

Il reste deux principaux arguments aux partisans du projet. Premièrement, la Commission européenne soutient de manière indéfectible le projet et finance un tiers de la note. Ensuite, le chantier doit faire travailler 5 000 personnes et le canal créerait 15 000 emplois directs et indirects. « *Ces estimations sont délirantes. Elles se fondent sur des hypothèses, dans le secteur de la logistique, deux fois plus élevées que ce qu'on observe dans la réalité et une croissance du tourisme fluvial dont on peut légitimement douter* », s'indigne un membre de Mégacanal non merci [devant le COI](#).

« *L'objectif de Xavier Bertrand, en réalité, est de favoriser l'industrie du BTP et de la logistique* », regrette Marianne Seck, conseillère régionale des Hauts-de-France, au cours de cette même audition. *Ce sont des milliards d'euros qui vont servir uniquement des intérêts privés.* »

La SCSNE ne compte pas refaire les études socio-économiques, comme lui demande « *au plus vite* » le Conseil d'orientation des infrastructures. Tout au plus affirme-t-elle avoir lancé « *une démarche opérationnelle visant à préparer la concrétisation du potentiel du réseau [fluvial]* », fidèle à la stratégie du fait accompli imprimée par Xavier Bertrand, qui cumule d'ailleurs sa casquette de président de région avec celle de président du conseil de surveillance de la société du canal.

Une taxe poids lourd XXL

Une chose est sûre, pour réussir le transfert des marchandises de la route vers les péniches, il faudra mettre en place une taxe carbone ciblant les poids lourds, suffisamment salée pour que le canal XXL flambant neuf soit moins cher que l'autoroute A1.

C'est le revers fiscal du projet, dont personne ne parle. « *Pour inciter au report modal, il faut au minimum un signal prix [qui rende la route plus chère] et peut-être des mesures réglementaires sur la capacité à faire circuler certaines marchandises par la route*, dit David Valence, président du COI, à Reporterre. *Il est indispensable d'ouvrir ce débat.* »

Lire aussi : Yves Courtaux, l'agriculteur qui tient tête au canal Seine-Nord

Une telle taxe doit également apporter l'argent nécessaire au remboursement de l'emprunt de « *bouclage* » du projet — qui

reste à financer une fois que l'État, l'Europe et les collectivités auront payé leurs parts. Soit la modique somme de 4 milliards d'euros, selon l'estimation du COI. Une telle taxe ne devrait pas ravir les transporteurs routiers qui transitent par le nord de la France, si on se remémore le douloureux épisode des « *bonnets rouges* ». En 2013, pour dénoncer ce qui reste l'unique expérience française de création d'une taxe poids lourds à ce jour, des manifestants avaient brûlé les portiques de contrôle installés au bord des autoroutes.

Autre signal qui interroge, le transport fluvial est loin d'être une priorité gouvernementale aujourd'hui. Au contraire, la mode est à l'électrification des poids lourds. Depuis peu, le gouvernement offre jusqu'à 100 000 euros par véhicule acheté et finance l'installation de bornes de recharge.

Les grands projets hypothèquent l'entretien des réseaux

« *Beaucoup des choix qui pourraient rendre ce projet irréversible ou pas sont à faire cette année* », résume David Valence. Et le temps presse. Beaucoup de marchés — terrassements, ouvrages d'art, etc. — doivent être signés pendant et à la fin de l'été 2026.

Contacté, le ministère des Transports n'a pas souhaité répondre à nos questions.

Au total, dix-huit projets d'infrastructures mégalomaniques du même type avancent, profitant du flottement politique national. Des autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse ou des canaux qui, comme le canal Seine-Nord, feront doublon avec les infrastructures existantes.

Au rythme où vont les choses, la somme que l'État doit consacrer chaque année aux projets d'infrastructures va doubler, voire tripler, prévient David Valence [2]. Cela

menace directement la capacité de la France à entretenir ses réseaux de transports existants et à soutenir les

mobilités du quotidien. Un des principaux facteurs d'émission de gaz à effet de serre en France.

Après cet article

Transports

Canal Seine-Nord : pourquoi le projet ne tient plus qu'à un fil

Notes

① Rapport conjoint de l'Inspection générale des finances et du Conseil général de l'environnement et du développement durable, 2013.

② Selon ses chiffres, l'État investit entre 700 et 800 millions d'euros dans les grands projets d'infrastructure par an. Une somme qui grimperait à 2,5 milliards d'euros en 2038 si les 18 grands projets examinés devaient se poursuivre

Transports