

Le canal Seine-Nord Europe

Une infrastructure de transport pour que l'argent coule à flot ?



*Création d'ouvrages de franchissement dans le cadre du chantier du canal Seine-Nord Europe
Crédit : Société du Canal Seine-Nord Europe / Jean-Christophe Hecquet.*

Sous la direction de :

Frédéric Huet

chercheur en économie industrielle à l'Université de Technologie de Compiègne

Résumé

Présenté comme le chantier du siècle par pléthore d'élus et par la presse, le canal Seine-Nord Europe charrie une promesse de renouveau pour les Hauts-de-France. Cette infrastructure fluviale, parmi les plus grandes jamais réalisées en Europe, entend concilier développement économique et transition écologique. Les effets de cette infrastructure sont annoncés comme sans précédent : le canal supprimerait chaque année 1 million de camions des routes et générerait 45 000 emplois à terme. Mais le début des travaux a coïncidé avec le réveil d'une opposition protéiforme, remettant en question la trajectoire poursuivie et jugeant ces promesses fallacieuses. Par une enquête bibliographique et des entretiens avec différents professionnels du secteur, le présent rapport met en dialogue les promesses relatives au projet et les dynamiques socio-économiques du territoire. En resituant le contexte socio-historique d'émergence du projet, en proposant une analyse territorialisée du fret dans les Hauts-de-France et en analysant les différentes études menées *ex-ante*, nous montrerons comment les bénéfices sociaux-écologiques promis par le déploiement de l'infrastructure relèvent d'une mise en récit techno-optimiste aux fondements surannés.

Table des matières

Introduction	5
I – Les tendances de fret sur l’axe nord-sud	8
A. Le fret sur l’axe nord-sud	9
Fret ferroviaire	10
Des incertitudes sur les volumes échangés	11
Un réseau présentant des signes de vétusté	11
Fret fluvial	13
Un trafic en relative augmentation, sauf sur le canal du Nord	14
Un transport fluvial dédié à l’agroalimentaire et aux produits du BTP	16
Fret routier	18
Evolution du trafic routier de marchandises	18
Que transportent les camions ?	20
B. Comprendre la faible part modale du fret fluvial	22
L’axe nord-sud, goulet d’étranglement	22
Le réseau fluvial existant est délaissé par les pouvoirs publics, au détriment des usagers de la voie d’eau	24
Un cadre économique défavorable au fret fluvial français	26
« Pour utiliser le transport fluvial, il faut quelque chose à transporter »	27
Il faut des gens pour transporter quelque chose	29
II – Un canal structurant pour le territoire ?	32
A. Le canal Seine-Nord Europe, un projet messianique	32
B. A l’origine des promesses	34
Des emplois à tout bout de champ	35
Les emplois relatifs à la phase de construction	35
Les emplois relatifs à la mise en service du canal	38
De quel report modal parle-t-on ?	41
Des modèles souvent erronés	43
C. Le canal Seine-Nord Europe, un projet structurant, pour quoi ?	45
Le canal, un projet structurant pour le territoire des Hauts-de-France	45
Les idéologies structurantes derrière le projet de canal Seine-Nord Europe	47
Un grand projet infrastructurel pour un grand projet politique	47
Un investissement public massif pour relancer l’économie : comme un air de keynésianisme ?	48

Enfant des années 1990, enfant du néolibéralisme	49
Les méga-projets, fruits du constructivisme néo-libéral	51
Des infrastructures de transport...pas si structurantes	54
Le terminal ferroviaire de transport de conteneurs au cœur de Paris...sans conteneurs	56
Le canal Rhin-Main-Danube, comme un air de canal Seine-Nord Europe ?	57
Au-delà du « véritable mythe politique » des effets structurants de l'infrastructure	59
III – Quelles appropriations de l'infrastructure par les acteurs économiques du territoire ?	62
A. La compétitivité du canal Seine-Nord Europe, une inconnue pourtant capitale	62
L'hypothétique baisse des coûts de transport fluvial	63
La fermeture provisoire du canal du Nord pose question	64
B. Des perspectives d'appropriation contrastées en fonction des filières	65
La filière céréales	65
La voie fluviale, une infrastructure essentielle pour la filière céréales	65
Un méga-canal pour un méga-remembrement	68
Des retenues d'eau sur les déblais du canal	69
Multirégio à la rescousse du réseau Freycinet ?	69
La filière agroalimentaire	70
La filière BTP	72
Un chantier profitable qui ouvre de nouveaux horizons à la filière	72
Des prévisions surestimées ?	73
La filière conteneurs	75
Des ponts trop bas ?	76
Un marché dominé par le ferroviaire	78
C. Un canal pour un renouveau de la batellerie ?	80
Une flotte de petit gabarit, en peine d'attractivité	81
Une phase de chantier en demi-teinte	82
Une mise en concurrence avec des mastodontes	83
Vers une industrialisation de la batellerie française	84
D. La stratégie logistique du CSNE : vers une « réindustrialisation logistique » ?	85
Les Hauts de France, eldorado logistique ?	86
Les plateformes logistiques multimodales, fer de lance de la stratégie logistique du CSNE	87
Marquion	87
Nesle	87
Péronne & Noyon	87
Actualisation des hypothèses de travail de l'étude socio-économique de 2013	88

Un canal pour l'emploi ?	90
Conclusion : le canal Seine-Nord Europe, un projet pour le territoire ?	94
Un intérêt économique en demi-teinte	94
Un boom du transport fluvial plus qu'incertain	95
Peut-on parler de report modal ?	96
Des promesses d'emploi manifestements surévaluées	97
Quelles conséquences sociales attendre ?	98
Un canal d'intérêt public ?	99
Le canal Seine-Nord comme cheval de Troie de l'expansion du capitalisme logistique	100
Bibliographie	102
Académique & Littérature grise	102
Articles de presse	106
Sitographie	108
Liste des tableaux et des figures	110

Introduction

Le canal Seine-Nord Europe (CSNE) est un projet de liaison fluviale à grand gabarit reliant Compiègne (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord). Long de 107 kilomètres, ce canal entend faire circuler des péniches de 4 400 tonnes, contre 900 tonnes actuellement sur l'axe nord-sud. En effet, le canal existant, appelé canal du Nord, relie déjà le bassin Parisien (via l'Oise), au bassin de l'Escaut, sur un tracé très similaire au canal Seine-Nord Europe. Ce canal achevé en 1965 supporte des bateaux pouvant aller jusqu'à 900 tonnes. Le CSNE est également le maillon central de la liaison Seine-Escaut, un réseau fluvial qui vise à relier à grand gabarit l'entière des bassins de la Seine et de l'Escaut, sur près de 1 100 kilomètres entre Le Havre, Paris, Anvers et le conglomérat *North Sea Port* (Gand et les ports de Zélande notamment). Si le réseau Seine Escaut est 10 fois supérieur en longueur au CSNE, ce dernier concentre les plus importants travaux. La stratégie du CSNE et plus généralement de la mise en œuvre du réseau Seine-Escaut repose sur la massification des flux et la rupture des « goulets d'étranglement¹ » pour relancer le fret fluvial, dont la part modale est passée de 2,8 % à 1,9 % entre 1990 et 2017 (Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2018). « Pour l'Union européenne, c'est un barreau fluvial indispensable dans le réseau fluvial européen à grand gabarit de 20 000 km. » (Lanneaux, 2020)

Les travaux de réalisation du canal Seine-Nord Europe sont déclarés d'utilité publique et urgents en 2008 par François Fillon, alors premier ministre. Cette décision intervient suite à trente ans de réflexions et d'études préparatoires. Après cette déclaration utilité publique, la réalisation du canal est envisagée sur le modèle du partenariat public-privé mais, suite au retrait de Bouygues et de Vinci, le projet fait l'objet d'une reconfiguration en 2013. Le nouveau tracé proposé par le député du Nord Rémi Pavros permettait de réduire les coûts et la reprise du projet par l'Etat français ainsi que l'Union Européenne. Suite à la nomination d'Edouard Philippe en tant que premier ministre en 2017, le CSNE est suspendu avant d'être transféré à la région Hauts-de-France, qui confiera dans la foulée l'exécution du canal à une société de projet : la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE). Cet établissement public local est donc chargé de la maîtrise d'ouvrage du projet, dont les travaux préparatoires ont débuté en 2022. La société de projet est administrée par les collectivités territoriales, en partenariat avec l'Etat et l'Europe. A la tête du conseil de surveillance, organe de direction de la SCSNE, se trouve Xavier Bertrand, président des Hauts-de-France. Si la maîtrise d'ouvrage est territoriale, les financements sont principalement européens : 2,1 milliards sont pris en charge par l'Union Européenne, 1,1 milliards par l'Etat, 1,1 milliards par les collectivités, et 800 millions issus d'un

¹ Nous y reviendrons par la suite ; les goulets d'étranglement représente « tout obstacle aux services de logistique du transport de marchandises, qu'il soit administratif, opérationnel, législatif, local, national, européen ou autre. » (Commission Européenne, 2006). Dans le cadre du réseau Seine-Escaut, le canal du Nord existant, par la rupture de gabarit qu'il présente, est un goulet d'étranglement.

emprunts (SCSNE, 2025). Notons que cette répartition ne prend pas en compte la récente actualisation du prix, qui « pourrait s'établir entre 7 et 8 Md € » (Commission d'enquête, 2024, p. 12). Ces investissements sont perçus comme nécessaires pour aider une région touchée par la précarité (INSEE, 2024) : « La construction du canal à grand gabarit des Hauts-de-France est vitale pour notre économie » présentait en 2017 la région dirigée par Xavier Bertrand.

Mais l'ampleur du projet n'est pas uniquement financière. En effet, le CSNE est l'un des plus grands chantiers jamais réalisés en France, que ce soit par son emprise (plus de 3000 hectares consommés), les volumes de déblais (78 millions de m³, soit l'équivalent de 10 tunnels sous la Manche) ou les infrastructures nécessaires : le plus grand pont-canal d'Europe (1,3 kilomètres de long pour enjamber la Somme), un réservoir de 14 millions de m³ et des écluses pouvant atteindre 26 mètres de haut : ce chantier est celui « de tous les superlatifs » (Guedj, 2023).

Malgré cette mobilisation politique largement médiatisée, le projet de canal Seine-Nord Europe rencontre une opposition. Cette dernière, protéiforme et portée par des acteurs institutionnels, associatifs ou politiques², s'articule autour de trois thématiques principales : doutes sur les retombées économiques, conséquences environnementales et coûts financiers (Lanneaux, 2020). Cette opposition questionne la pertinence d'un tel canal dans l'économie des Hauts-de-France, l'accélération de la mondialisation (Guedj, 2023) ainsi que « l'opportunité de la construction face à ce report faible de la route par rapport au fer, un mode de transport écologique » (Lanneaux, 2020). La perspective d'augmentation des flux malgré les enjeux environnementaux est vivement critiquée, tout comme le risque de marginalisation des ports de l'axe Seine au profit des ports du Nord (Sivardière, 2017). Une critique écologiste émane aussi concernant les conséquences environnementales d'un tel projet et de ses nombreux impacts sur les différentes zones humides, espaces naturels, espèces protégées etc. Ainsi, la dépense publique que représente le canal Seine-Nord pour les faibles retombées économiques et écologiques est jugée absurde par certains (Sivardière, 2017, Guedj, 2023). Cette contestation atteint désormais le terrain juridique, comme en témoigne le recours contre l'autorisation environnementale déposé par deux associations environnementales en décembre 2024 (Vautier, 2024).

Face à ces critiques, la maîtrise d'ouvrage se défend en invoquant la pertinence écologique du projet ainsi que le dynamisme économique qu'il engendrerait. En effet, le développement du fret fluvial – bien plus écologique que son homologue routier – et la création d'emplois dans une région minée par le chômage (Grimault, 2022) semblent être des perspectives réjouissantes. Cette infrastructure devrait ainsi créer 45 000 emplois pérennes (Hauts-de-France, 2017), tout en générant un trafic fluvial capable de réduire d'un million le nombre de camions circulant annuellement sur les routes françaises (SCSNE, 2025). Comme l'affirme la presse régionale, « on ne fait pas d'omelettes sans

² Nous renvoyons notamment ici aux publications de la Cour des Comptes européenne, aux multiples avis de l'Autorité environnementale, aux déclarations publiques des groupes EELV et LFI et au collectif *Megacanal Non Merci* !.

casser des œufs³ ». Il semble en effet understandable d'opérer un arbitrage entre dépense financière et impact sur la biodiversité d'un côté et création d'emploi et fret écologique de l'autre.

Dans ce contexte, comment comprendre de telles critiques malgré les promesses de la maîtrise d'ouvrage ? Quelles perspectives et opportunités socio-économiques ce projet d'intérêt général majeur d'ampleur dessine pour les Hauts-de-France ?

Ces questions seront abordées par une vaste enquête bibliographique – littérature académique, littérature grise, mais aussi presse régionale, nationale et archives. Des entretiens avec différents professionnels en lien avec la batellerie (mariniers, agriculteurs, affréteurs et industriels notamment) compléteront l'ancrage de notre terrain. Afin de dresser un constat de l'existant, nous analyserons d'abord les dynamiques de transport sur le territoire concerné par le CSNE. Ces éléments préliminaires nous mèneront à étudier les promesses économiques et sociales développées autour de ce projet d'ampleur, et à les resituer dans le contexte politique et économique de sa genèse. Enfin, nous produirons une analyse des dynamiques d'appropriation de l'infrastructure fluviale par les acteurs du territoire, avant de conclure en interrogeant la trajectoire socio-technique poursuivie par le canal Seine-Nord Europe.

³Courrier Picard (2023). À Montmacq, le canal Seine-Nord Europe prend déjà forme.

I – Les tendances de fret sur l’axe nord-sud

Depuis les années 1980, le transport de marchandises en France s’est massivement transformé : les volumes transportés ont ainsi augmenté de 60 % entre 1984 et 2022⁴ (INSEE, 2024). Cette augmentation générale cache cependant de fortes disparités entre les modes. Sur la même période, le transport routier a ainsi augmenté de 235 %, alors que le fluvial et le ferroviaire ont enregistré une baisse respective de 17 % et de 35 %. Le routier est devenu hégémonique, assurant en 2018 près de 88 % du fret terrestre là où il n’en réalisait que 65,7 % en 1984. Dans le même temps, le fret ferroviaire est devenu marginal (de 30 % à 10 %) alors que la part du fluvial a été divisée par 2 (3,98 % à 2 %).

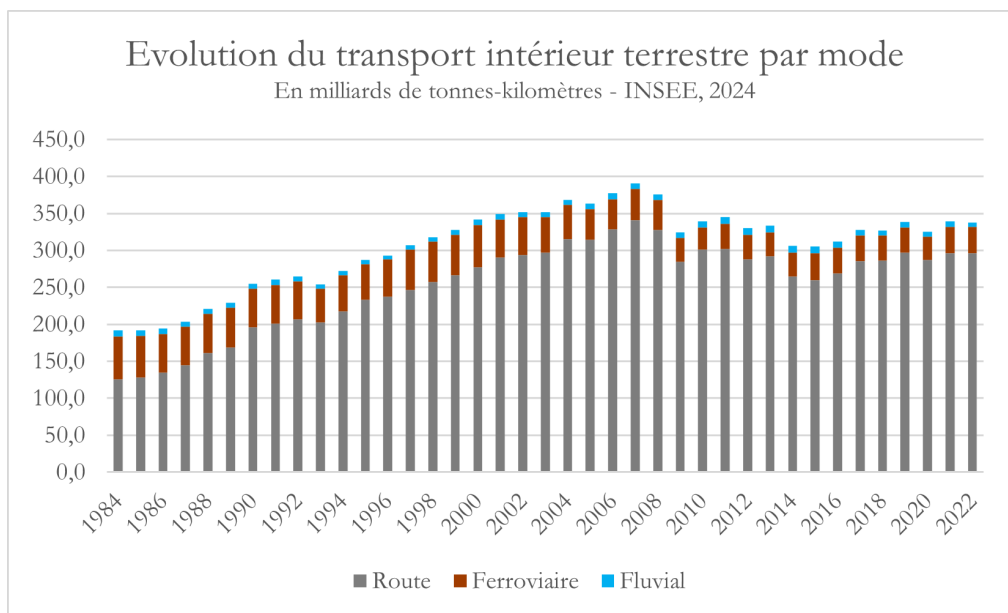


Figure 1. Évolution du trafic interne de marchandises en milliards de tonnes-kilomètres

Source : INSEE, 2024.

Cette très forte croissance d’un mode de transport aux nombreuses conséquences délétères (émissions de GES⁵, morts sur la route, fortes dépenses liées à l’entretien du réseau (Magalhães, 2024) etc.) a fait l’objet de plusieurs tentatives de régulation, alors que se sont multipliés parallèlement des politiques visant à relancer les modes massifiés. Ces externalités négatives de la route sont une des justifications du canal Seine-Nord Europe, qui entend développer le fret fluvial pour atteindre l’objectif « d’un million de camions en moins par an sur les routes françaises » (SCSNE, 2025).

Les Hauts-de-France, région caractérisée par sa proximité avec le Benelux et le Royaume-Uni, semble quant à elle présenter une répartition modale plus favorable. Les chiffres présentés dans le

⁴ L’ensemble des chiffres ici présentés sont issus de données exprimées en tonnes-kilomètres et excluant les oléoducs.

⁵ Le fret en poids-lourds représente près de 6 % des émissions de GES sur le territoire français.

SRADDET⁶ montrent que la part modale du fluvial et du ferroviaire dépassait en 2014 les 20 %, soit deux fois plus qu'à l'échelle nationale. Le routier reste toutefois en position de force, et c'est dans ce contexte que le canal Seine-Nord Europe a été relancé.

%	Rail	Fluvial	Route
Hauts-de-France	15,0	5,7	79,4
France	9,8	2,4	87,8

Figure 2. Répartition modale du fret des Hauts-de-France et de la France, 2014

Source : Annexe 4 du SRADDET des Hauts-de-France, 2020.

Alors que le trafic interne français a augmenté de 10 % sur la période 2014-2022 et que le trafic fluvial a été diminué de 25 %, (INSEE 2024), comment a évolué la répartition modale dans les Hauts-de-France ? Comment comprendre cette hégémonie du camion ? Que transporte-t-on sur le territoire d'implantation du canal Seine-Nord Europe et l'arrivée d'un canal interbassin à grand gabarit pourrait rebattre les cartes du transport de marchandises ? Pour répondre à ces questions, nous chercherons à comprendre dans un premier temps le paysage du fret, puis d'établir un diagnostic – aussi exhaustif que possible – pour comprendre la faible part modale du fret fluvial.

A. Le fret sur l'axe nord-sud

L'analyse d'un projet d'infrastructure de fret ne peut faire l'économie d'une analyse des flux de marchandises y circulant. L'objet de cette partie est ainsi de comprendre la typologie et la modalité des biens échangés sur les territoires traversés par le projet du canal Seine-Nord Europe.

Le canal Seine-Nord Europe (CSNE) visant à connecter le bassin parisien au réseau fluvial de l'Escaut, nous centrerons notre analyse sur les échanges entre ces espaces, en incluant les relations commerciales avec la Belgique et les Pays-Bas. Bien qu'il n'existe pas de statistiques complètes précisant le volume et la nature de l'ensemble des flux de notre zone d'étude, différentes données sont régulièrement publiées sur le trafic routier, fluvial et ferroviaire⁷. La grande diversité des sources implique cependant des périmètres géographiques et typologies différentes, ne permettant pas à notre travail d'être exhaustif.

⁶ Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification stratégique territoriale à l'échelle régionale.

⁷ Nous ne nous attarderons pas sur le fret aérien au regard des faibles volumes transportés : 1 758 tonnes au total manutentionné dans les aéroports des Hauts-de-France en 2019 (DREAL Hauts-de-France, 2021).

Fret ferroviaire

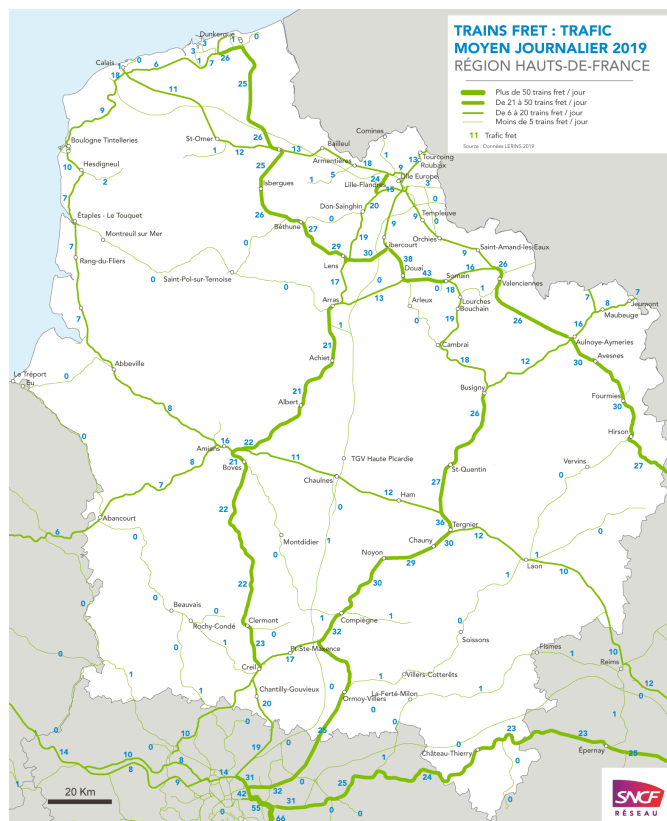


Figure 3: Recensement du trafic ferroviaire journalier dans les Hauts-de-France en 2019

Source : SNCF Réseau via DREAL Hauts-de-France, 2021.

Les Hauts-de-France possèdent le réseau ferroviaire le plus dense du pays après l'Île-de-France : 23 % des trains de fret circulant en France passent par les Hauts-de-France, soit 290 trains par jour (DREAL Hauts-de-France, 2021). Le réseau ferroviaire est structuré autour d'un axe nord-sud et d'un axe est-ouest, Boves (80) et Tergnier (02) sont deux centralités en Picardie (Figure 2).

Une infime partie (de l'ordre de 1 % du nombre de trains) est imputable aux autoroutes ferroviaires qui relient les Hauts-de-France à Perpignan, Turin et Mâcon. Le tableau suivant détaille les destinations des trains de fret partant des Haut-de-France :

Destination des trains de fret chargés dans les Hauts-de-France	Part du total
Grand Est et au-delà	27 %
Hauts-de-France	23 %
Occitanie et au-delà	16 %
IDF	10 %
PACA et au-delà	10 %
Nouvelle-Aquitaine	5 %
Auvergne-Rhône-Alpes	4 %
Normandie	2 %
Bourgogne-Franche-Comté	2 %

Tableau 1 : Destination des trains de fret chargés dans les Hauts-de-France

Source : Brochure SNCF, 2023.

Des incertitudes sur les volumes échangés

Bien que la DREAL des Hauts-de-France (DREAL Hauts-de-France, 2021) affirme que les flux ferroviaires représentent 12,05 millions de tonnes-kilomètres (décomposés ainsi : 0,6 million relatif à des flux internes, 7,9 millions d'échange et 3,55 millions de transit), d'autres sources présentent des chiffres bien différents.

En effet, SNCF Réseau annonce que le réseau transporte 250 000 tonnes de marchandises chaque jour (SNCF Réseau, 2023). Rapporté aux Hauts-de-France (23 % du trafic national) et à l'année, le total transporté serait donc de 21 millions de tonnes. La distance moyenne parcourue par un train de fret en France étant de 200 kilomètres, l'ordre de grandeur du fret dans les Hauts-de-France est de l'ordre du milliard de tonnes-kilomètres.

Cette estimation est confirmée par le plan d'action présenté en 2020 par le Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord, qui entend « quadrupler le transport combiné de 1,75 à 7 milliards de tonnes.kilomètres et augmenter le transport conventionnel de 25 % de 6,6 à 8,25 milliards de tonnes.kilomètres en 2030 » (Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord, 2020). Nous retiendrons ces chiffres pour la suite de notre analyse.

Un réseau présentant des signes de vétusté

Les données fournies par le Panorama du Fret nous donnent à voir un réseau ferroviaire qui pourrait être davantage exploité. Ainsi, 48 % (18/38) des cours de marchandises – *i.e* les espaces dédiés aux opérations de chargement, déchargement et de transbordement, sont indisponibles et doivent être remis en état.

Par ailleurs, seules 151 des installations terminales embranchées (ITE) sont actives, alors qu'une enquête menée par le Cerema « a permis de dénombrer environ 500 ITE dont près de 80 % sont géolocalisées » (DREAL Hauts-de-France, 2021). Les ITE sont les voies ferroviaires connectant un propriétaire privé (généralement un industriel) au réseau ferré national, et jouent un rôle capital dans le fret : « 80 % du fret [national] ferroviaire est lié à une ITE » (DREAL Hauts-de-France, 2021). Ces infrastructures sont particulièrement présentes dans le territoire traversé par le CSNE : 67 % des 94 ITE se trouvant à moins de 25 kilomètres du canal Seine-Nord Europe sont inutilisées (CEREMA, 2021). Les lignes capillaires de fret, qui font le lien entre les ITE et le réseau ferré principal, représentent 198,5 km de voies, sans compter les 18 % de lignes inactives.

Aux vues de la difficulté d'accès aux données de fret ferroviaire sur les Hauts-de-France, il nous est compliqué de dresser un panorama exhaustif de la situation. Pour autant, il semble que le transport ferroviaire rencontre des difficultés d'attractivité. Le réseau présente des signes de vétusté, qui pourraient nuire à sa fiabilité et sa viabilité. Certaines autres pistes doivent être prises en compte pour comprendre cette difficulté d'attractivité : ouverture à la concurrence, abandon de la politique du wagon isolé, échec des différents plans de relance⁸, etc. Cette situation est observable à l'échelle nationale. En effet, malgré cette vétusté, les Hauts-de-France supportent une part importante du trafic de fret ferroviaire national.

A présent, nous allons étudier la situation de fret d'un autre mode de transport massifié, au cœur de notre présente étude : le fret fluvial.

⁸ Le rapport de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir publié le 10 décembre 2023 revient en détail sur ces questions.

Fret fluvial



Figure 4 : Le réseau fluvial des Hauts-de-France

Source : Régions Nord-Pas de Calais et Picardie, 2015.

Les données sur le fluvial sont elles aussi peu accessibles au regard de l'organisation choisie par Voies Navigables de France (VNF) pour gérer les voies navigables : les Hauts-de-France sont répartis sur deux bassins, le bassin Nord-Pas-de-Calais et le bassin de la Seine. Le réseau du Nord-Pas-de-Calais (NPDC) est bien plus dense que celui de la Picardie, qui est à grand gabarit entre Conflans et

Compiègne, et après composé d'un gabarit intermédiaire (le canal du Nord) et de canaux Freycinet à petit gabarit (capacité d'import de 250 à 300 tonnes). Là où le canal du Nord peut transporter jusqu'à 900 tonnes (cela dépend de la typologie de la marchandise), le réseau à petit gabarit Freycinet est limité à 250 tonnes en raison du faible tirant d'eau des canaux.

D'après les dernières données complètes publiées à l'échelle régionale par VNF en 2021, le fret fluvial se caractérise par ses connexions avec les pays étrangers. Ainsi, 59 % des volumes de marchandises transportées par voie fluviale sont issues d'échanges internationaux.

	2021 <i>En milliers de tonnes-kilomètres</i>	2021 <i>En milliers de tonnes</i>
Exportations hors France	279 550	3 366
Importations hors France	273 786	3 338
Trafic Interne HDF	271 767	3 836
Trafic avec le reste de la France	413 102	1 875
Transit nord - sud	226 855	598
Transit sud - nord	310 925	796

Tableau 2 : Volumes de marchandises échangés par voie fluviale dans les Hauts-de-France, en 2021

Source : Observatoire du transport fluvial, rapport VNF 2021.

Outre la prédominance des flux transnationaux, notons qu'un quart du trafic fluvial total est imputable au transit et aux échanges avec le reste de la France, démontrant l'utilisation du canal du Nord et du réseau Freycinet.

Un trafic en relative augmentation, sauf sur le canal du Nord

Les données fournies par VNF donnent à voir un trafic en nette augmentation depuis la fin des années 1990 sur le bassin Nord-Pas-de-Calais, à l'exception du transit :

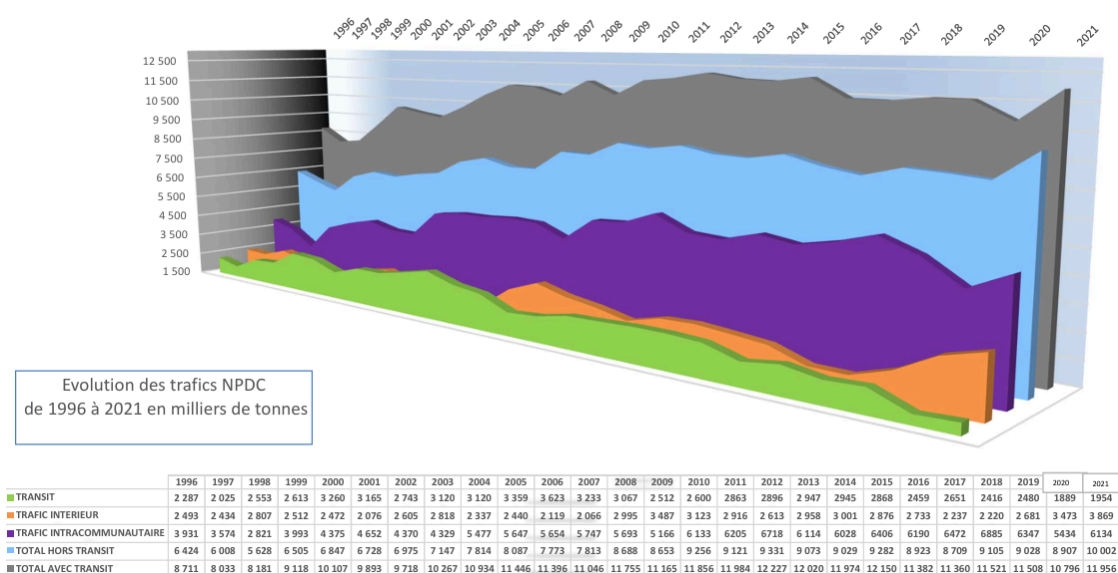


Figure 5 : Evolution des volumes transportés sur le bassin Nord-Pas-de-Calais (NPDC) entre 1996 et 2021

Source : Observatoire du transport fluvial, rapport VNF 2021.

L'évolution des volumes en transit sur le bassin Nord-Pas-de-Calais sont cohérentes avec celles du canal du Nord, principal axe assurant la connexion avec le reste du réseau (principalement l'Ile-de-France), et qui explique le transit observé sur le bassin sur le bassin Nord-Pas de Calais. Ainsi, on observe une nette décroissance du trafic sur le canal du Nord :

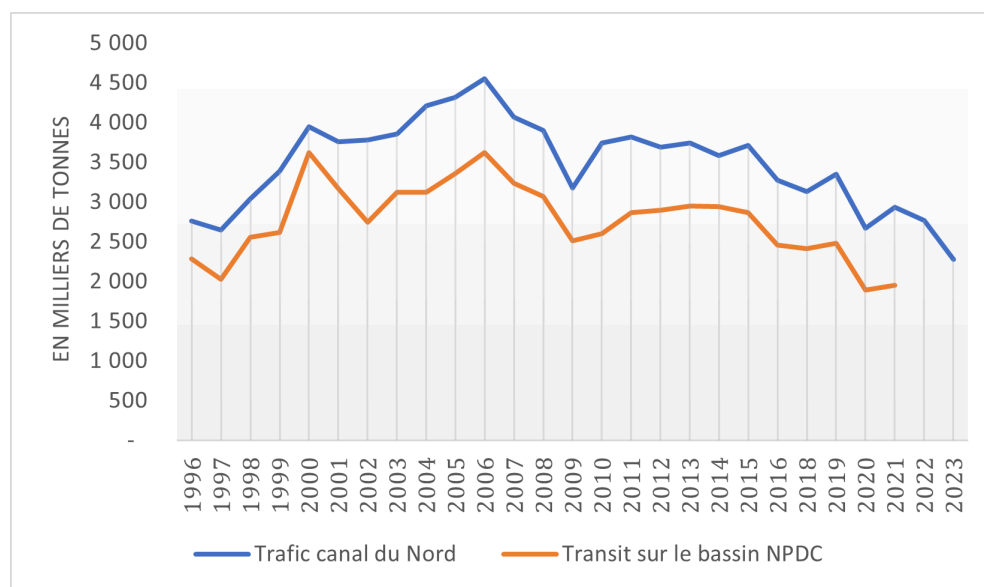


Figure 6 : Comparaison du trafic du canal du Nord et du transit sur le bassin NPDC entre 1996 et 2021

Sources : Observatoire du transport fluvial, rapport VNF, VNF, 2021, 2024.

Aussi, le trafic fluvial sur le bassin Nord-Pas-de-Calais connaît une certaine augmentation entre les années 1990-2010, et stagne depuis maintenant une dizaine d'années. On note une augmentation du trafic intérieur et intracommunautaire sur ce territoire. Cependant, le trafic en transit s'effondre, le canal du Nord étant un axe de transport fluvial de moins en moins utilisé.

Un transport fluvial dédié à l'agroalimentaire et aux produits du BTP

En termes de nature des marchandises transportées, les produits agricoles et les matériaux de construction à destination du BTP sont les plus échangés, que ce soit sur le canal du Nord ou sur le bassin NPDC.

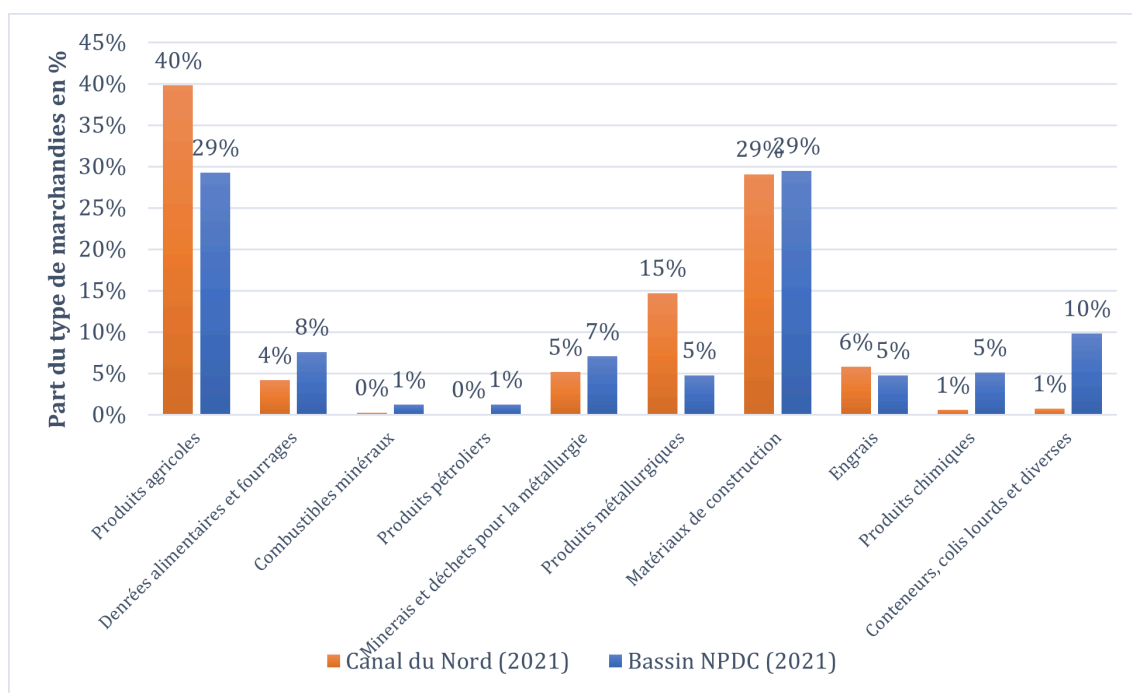


Figure 7 : Comparaison de la typologie des marchandises naviguant sur le canal du Nord et le bassin NPDC en 2021

Sources : Observatoire du transport fluvial, rapport VNF, VNF, 2021, 2024.

Bien qu'il existe de nombreuses similitudes, le canal du Nord se distingue du bassin NPDC par sa forte part de produits agricoles et de produits métallurgiques : 40 % des marchandises transportées par le canal du Nord sont des produits agricoles, contre 29 % sur le bassin NDPC. Par ailleurs, la part de conteneurs et de colis lourds, et dans une moindre mesure celle des denrées alimentaires, est bien plus importante sur le bassin NPDC.

Les données mises à disposition par VNF pour le bassin NPDC nous permettent de saisir le caractère exportateur de la filière agroalimentaire. Ainsi, 79 % du trafic intracommunautaire de la filière agroalimentaire (soit 1 660 milliers de tonnes) relève de l'exportation vers l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas. Il convient d'ajouter à ce total les 1 052 milliers de tonnes de produits agricoles type

« blé-orge-escourgeon » à destination du Grand Port Maritime de Dunkerque (Wojtkowski, nov.2023). Ce port est en effet un noeud central de la filière agricole, avec notamment 2,2 millions de tonnes de céréales exportées en 2022-2023 vers la Chine (770 000 tonnes), l’Egypte (510 000 tonnes) et le Maroc (440 000 tonnes) (Wojtkowski, déc.2023). En comptabilisant les 848 000 tonnes en transit du sud vers le nord, ce sont 3,533 millions de tonnes de produits agroalimentaires, soit près de 30 % du trafic total sur le bassin Nord-Pas-de-Calais dédié à l’exportation vers l’étranger (UE ou non) de produits agroalimentaires.

Pour les matériaux de construction, la tendance est différente⁹ : au moins 53 %¹⁰ des matériaux de construction naviguant sur le bassin NPDC sont des flux d’importations, chiffre similaire à la filière engrais-chimie (au moins 54 %¹¹) .

Ainsi, le trafic subsistant sur le canal du Nord est largement porté par la filière agricole et granulats, secteurs qui ont toujours été moteurs dans cette région largement tournée vers la production de grandes cultures – céréalières notamment. Dans le Nord-Pas-de-Calais, la part de conteneurs et de colis lourds font de ces secteurs des acteurs importants de la voie d’eau, ce qui est cohérent pour une région plus industrielle, tournée vers ses ports (ports de Lille et ports de Dunkerque).

⁹ Les données pour le Grand Port Maritime de Dunkerque sont ici moins précises.

¹⁰ Le calcul est le suivant : 92 % du trafic intracommunautaire relève d’importations depuis la Belgique, les Pays-Bas et l’Allemagne, soit 941 milliers de tonnes. En ajoutant les 292 milliers de tonnes en transit sur l’axe nord-sud, on obtient une part d’importation égale à 53 % du total navigant.

¹¹ Le calcul est le suivant : 1028 milliers de tonnes issues d’importations depuis l’Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, dont 120 en transit sur l’axe nord-sud.

Fret routier

Le mode routier est dominant en France depuis des dizaines d'années. Le fret routier sur l'axe nord-sud se déroule principalement via l'A1, qui permet de relier Paris à Lille puis à la Belgique. Le maillage est complété par la présence de nombreuses autoroutes (A16, A26, A29, etc.), routes nationales et départementales.

Evolution du trafic routier de marchandises

Près de 16 000 poids lourds circulaient quotidiennement sur l'A1 en 2019 (DREAL, 2022), comme le montre la cartographie suivante :

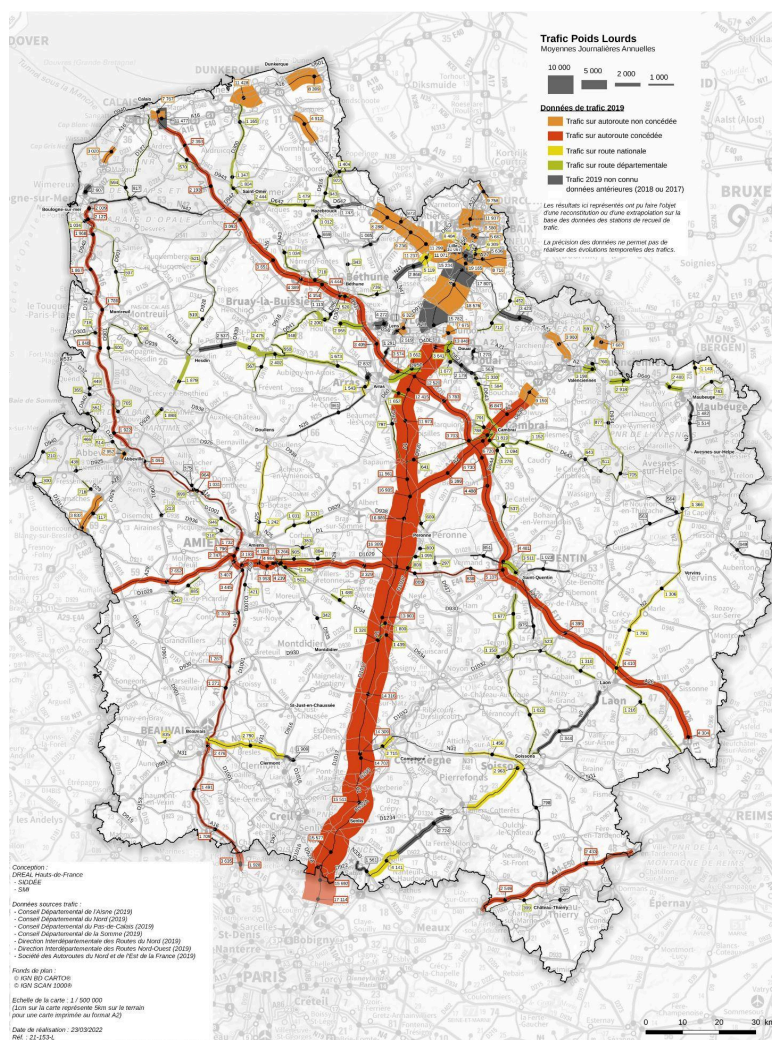


Figure 8 : Recensement du trafic de poids lourds dans les Hauts-de-France en 2019

Source : DREAL Hauts-de-France, 2022.

Si la dénomination « poids lourds » recouvre l'ensemble des véhicules de plus de 3,5 tonnes, les véhicules automoteurs spécialisés (autobus, ambulances, bennes à ordures, etc.) ne représentaient que 3,8 % des kilomètres parcourus en 2022 (Ministères Territoire, Ecologie, Logement, 2023). Ainsi, nous pouvons considérer que la grande majorité des 16 000 poids lourds journaliers sur l'A1 est destinée au fret.

Au regard des données fournies par la DREAL des Hauts-de-France, le trafic quotidien de poids lourds est en nette augmentation depuis 2013, avec une croissance de plus de 16 % sur l'A1 entre Paris et Bapaume¹². Des évolutions similaires s'observent sur le reste du territoire : +24 % à la jonction entre l'A26 et l'A29 et +35 % sur l'A29 entre Amiens à l'A1. Cette croissance peut être en partie imputable à la fermeture de la ligne maritime Bilbao - Zeebrugge : « la fermeture de l'autoroute de la mer Bilbao-Zeebrugge en 2014 a entraîné une nette augmentation des flux : 80 % des transporteurs ont repris la route (17 000 conteneurs et 13 000 semi-remorques manutentionnés en 2014) » (Hauts-de-France, 2020, p. 63).

Ces dynamiques de croissance se confirment à l'échelle régionale, et ce quelque soit le type de trafic :

	2014 <i>En milliards de tonnes-kilomètres</i>	2021 <i>En milliards de tonnes-kilomètres</i>	Evolution 2014 - 2021
Exportations	18,90	22,55	19 %
Importations	16,77	20,30	21 %
Trafic Interne	6,40	8,11	27 %
Transit (<i>estimation</i>)	//	16,78 ¹³	//

Tableau 3 : Volumes de marchandises échangés par la route dans les Hauts-de-France, entre 2014 et 2021

Source : Bases de données TRM 2014 - 2021, d'après Eurostat et SDES. Calculs effectués par les auteurs.

¹² Les chiffres ici présentés sont issus de la comparaison entre les données fournies pour 2013 par l'observatoire des transports en Picardie et la DREAL du Nord-Pas-de-Calais et la Figure 1. Les calculs ont été réalisés par nos soins.

¹³ Si les autres données de ce tableau sont issues de simples additions, nous devons préciser le calcul qui nous a mené à cette estimation du transit. Ce résultat correspond à la somme des échanges entre la moitié ouest du pays (Normandie, Ile-de-France, Bretagne, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie) et la Belgique et Pays-Bas, à laquelle on ajoute la moitié des échanges entre ces mêmes régions françaises et l'Allemagne. Ce calcul est une estimation fondée sur la répartition géographique des activités économiques et de la population allemande, qui présente une forte proximité avec la frontière belge et néerlandaise.

Ainsi, le transport de fret par camion est le plus plébiscité, et le volume de marchandises transportées par camion augmente nettement sur les dix dernières années. Comme nous l'avons vu, là où les modes de transports massifiés – ferroviaire et routier – stagnent, ce mode de transport connaît quant à lui une nette croissance des marchandises prises en charge.

Que transportent les camions ?

Pour saisir la typologie des marchandises circulant sur notre territoire d'étude, nous pouvons recourir aux bases de données TRM. Ces banques de données détaillent les volumes et la nature des biens transportés en France et sous pavillon français, mais ne comptabilisent donc pas le cabotage des pavillons étrangers ni le transit¹⁴. Pour autant, 96 % du fret interne aux Hauts-de-France est réalisé sous pavillon français, comme 95 % des exportations vers l'Ile-de-France et 84 % des importations depuis cette même région. Les données TRM donnent donc une image fidèle de ce qui est transporté par le fret routier sur le territoire d'implantation du projet Seine-Escaut.

Ainsi, les 7,86 milliards de tonnes-kilomètres du trafic interne sous pavillon français des Hauts-de-France sont imputables aux minerais et produits d'extraction, aux minéraux non métalliques, aux produits issus de l'agriculture et de la pêche, et aux marchandises groupées.

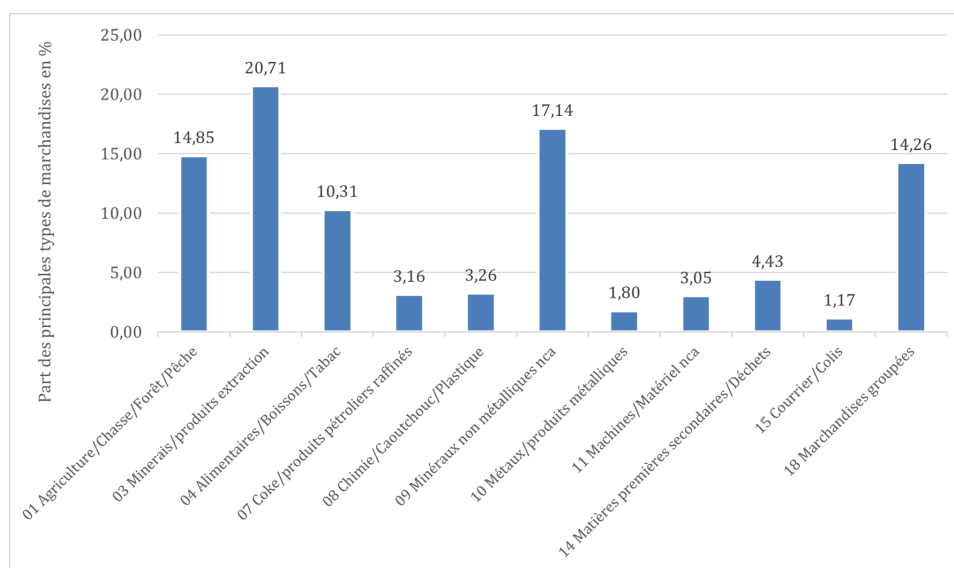


Figure 9 : Part des différents types de marchandises transportées sur la route au sein des Hauts-de-France et sous pavillon français.

Source : Bases de données TRM 2021, d'après Eurostat et SDES.

¹⁴ « Une opération de cabotage routier de marchandises s'entend de tout transport de marchandises (chargement, déchargement) entre deux points du territoire national, réalisé par une entreprise non résidente. » (Ministère de l'environnement, de l'Énergie et de la Mer, 2016)

Il est également possible d'obtenir des informations quant aux échanges routiers entre les Hauts-de-France et l'Ile-de-France, comme le montre le graphique suivant.

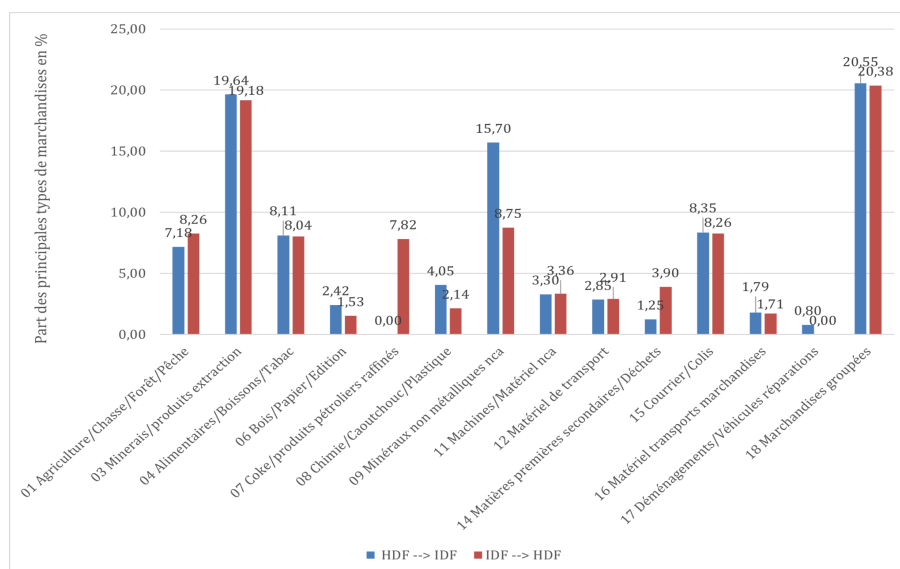


Figure 10 : Part des différents types de marchandises transportées sur la route entre les Hauts-de-France (HDF) et l'Ile-de-France (IDF) et sous pavillon français.

Source : Bases de données TRM 2021, d'après Eurostat et SDES.

Ainsi, près de 2 500 milliers de tonnes de minerais-produits extraction ont été chargés dans les HDF et déchargées vers l'IDF, alors que 2 100 milliers de tonnes ont fait le chemin inverse. Notons que les volumes exportés des HDF vers l'IDF (1,784 milliards de tonnes-kilomètres (tk) pour 12 801 milliers de tonnes) sont sensiblement les mêmes que les volumes importés par les HDF vers l'IDF (1,409 milliards de tk pour 11 037 milliers de tonnes). Aussi, le trafic interne aux HDF et sous pavillon français est 58 % plus important que les échanges (exportations-importations) entre les HDF et l'IDF. Nous pouvons aussi observer que la typologie des échanges entre l'IDF et les HDF est sensiblement la même, bien que la nomenclature ne soit pas assez précise pour tirer des conclusions plus abouties.

Ainsi, en croisant nos différentes sources statistiques, nous observons que, comme à l'échelle nationale, le routier est le type de fret le plus plébiscité dans les Hauts-de-France : 87 % des tonnes-kilomètres, tous trafics confondus (interne, échanges et transit), sont véhiculés par des poids-lourds, contre 11 % par voie ferroviaire et 2 % par voie fluviale. Les dynamiques récentes tendent à augmenter ce déséquilibre, avec un fret routier en forte croissance, et un fluvial en phase de stagnation, voire de nette décroissance sur des secteurs comme le canal du Nord. Ainsi, nous pouvons poser comme hypothèse que la croissance des flux de marchandises est essentiellement captée par le mode routier, ce qui témoigne d'une attractivité plus importante du routier vis-à-vis du mode massifié. Pourtant, comme nous l'avons observé dans notre analyse, le mode routier supporte une grande part de

marchandises « massifiables » (produits agricoles, granulats, minerais etc.). En effet, comment expliquer cette forte prise en charge par le fret routier, alors même que le train et le fluvial sont des modes particulièrement adaptés à ces marchandises et présentent un coût compétitif comparé au routier ? Le canal Seine-Nord Europe souhaite adresser cette problématique, en proposant une nouvelle infrastructure fluviale plus attractive. Alors, pour bien saisir les tenants et les aboutissants d'un tel projet, attachons nous à identifier des pistes d'explication de la faible part modale du fluvial.

B. Comprendre la faible part modale du fret fluvial

Le transport fluvial semble retrouver un intérêt important depuis au moins vingt ans. Alors que la congestion routière amène de plus en plus de critiques (perte de fiabilité du mode routier, accidents, pollutions), le fret fluvial apparaît comme une alternative fiable, économique et écologique. Pourtant, la part modale du fret fluvial est faible sur tout le territoire français. Dans les Hauts-de-France, malgré un maillage dense de voies navigables, cette part modale reste faible (~2 %). Pourtant, les infrastructures de fret sont en capacité de supporter un trafic au moins deux fois supérieur et sont loin de leur seuil de saturation (Hauts-de-France, 2020, p. 61). Alors, comment expliquer un tel décrochage du trafic fluvial par rapport à la route ?

L'axe nord-sud, goulet d'étranglement

Le canal du Nord est un canal à gabarit intermédiaire, unique en France : les bateaux pouvant naviguer dessus ont une capacité d'emport maximale de 900 tonnes – là où il est communément admis que le grand gabarit commence dès que des bateaux de 1 000 tonnes peuvent naviguer. C'est donc ce canal de gabarit intermédiaire qui permet de relier le bassin parisien et les ports du Nord (Dunkerque, Anvers et Rotterdam) par la voie d'eau. Pourtant, en 2006, si la part de marché du fluvial atteint 18 % sur l'axe Seine-Oise et 14 % dans le Nord-Pas-de-Calais, elle n'est que de 4 % sur l'axe nord-sud (VNF, 2006). Sur l'axe nord-sud, le transport par la route est quasi-hégémonique.

C'est pour répondre à cette apparente faiblesse du fret fluvial sur l'axe nord-sud que le canal Seine-Nord Europe a été imaginé. En effet, le canal du Nord présente un gabarit plus faible que les autres axes fluviaux du bassin Seine-Escaut. Pour la maîtrise d'ouvrage, c'est bien « la contrainte de gabarit sur l'axe fluvial nord-sud [qui] limite cette part de marché du fluvial entre 3 et 4 » (VNF, 2006, p. 5). D'après les promoteurs du canal, le succès fluvial de la Belgique et des Pays-Bas est imputable à leur « réseau fluvial à grand gabarit performant » (VNF, 2006, p. 5). Ainsi, la création du CSNE « permettra de créer un effet réseau de voies fluviales à grand gabarit interconnectées de première importance » (Pauvros, 2013, p. 38). Cet effet réseau relancerait dès lors les investissements dans la batellerie et permettrait une relance des trafics, pour rattraper les niveaux des pays du Nord. C'est donc

cette question de contrainte de goulet d'étranglement et de gabarit qui est le cœur de l'argumentaire de la SCSNE pour justifier l'existence de ce projet¹⁵. Pour l'Union Européenne, un goulet d'étranglement est « tout obstacle aux services de logistique du transport de marchandises, qu'il soit administratif, opérationnel, législatif, local, national, européen ou autre. » (Commission Européenne, 2006).

Pourtant, il semblerait que ces seules explications ne suffisent pas à expliciter les causes de la très faible part modale du transport fluvial sur l'axe nord-sud. En effet, le canal du Nord présente une contrainte de gabarit mais la flotte française est adaptée aux voies fluviales à petit gabarit : 75 % de la flotte française a une capacité d'emport de moins de 1 500 tonnes (CCNR, 2022). La flotte fluviale française actuelle est donc peu contrainte par cette question de gabarit. De plus, le trafic sur le canal du Nord n'est pas à un stade de saturation – environ la moitié de la capacité – et la France possède le plus long réseau fluvial d'Europe (Pauvros, 2013). Ainsi, comment expliquer le déclin du transport fluvial depuis les années 1970, que ce soit en tonnage transporté ou en part modale ?

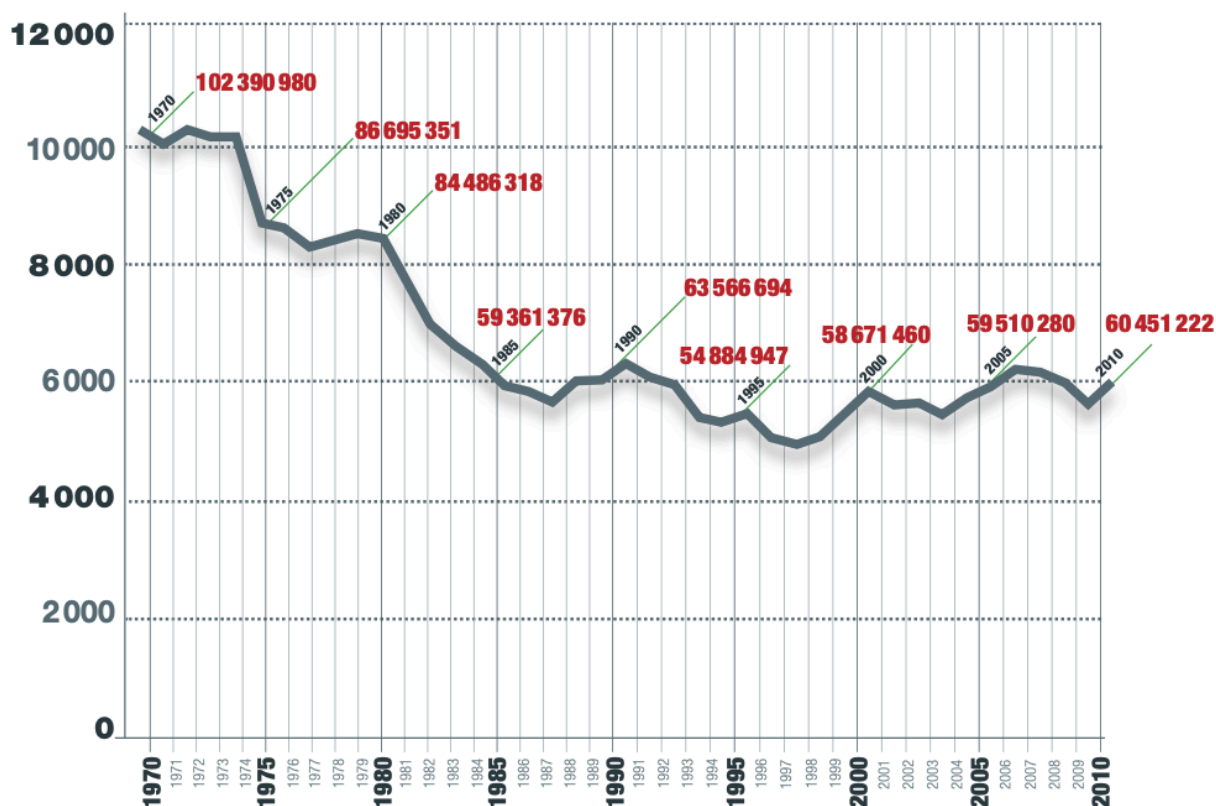


Figure 11 : Évolution du trafic fluvial en France (en millions de tonnes)

Source : Pauvros, 2013, p. 37

¹⁵ La maîtrise d'ouvrage cite aussi la saturation du réseau ferroviaire comme cause de l'hégémonie du fret routier. Pourtant, comme nous l'avons vu précédemment, les causes de cette saturation peuvent largement être imputables à un manque d'entretien du réseau existant, notamment des ITE existantes. Nous nous concentrerons par la suite sur les causes du faible trafic fluvial.

Le réseau fluvial existant est délaissé par les pouvoirs publics, au détriment des usagers de la voie d'eau

Au cours des 40 dernières années, le réseau fluvial français navigable a diminué de plus 1500 kilomètres¹⁶, soit 23 % de sa taille totale. Cette politique de « dénavigation¹⁷ » des voies fluviales s'illustre très concrètement dans Hauts-de-France, où de nombreux canaux ont été laissés à l'abandon voire tout simplement fermés à la navigation, à l'instar du canal de la Sambre à l'Oise et de la Somme (la rivière et son canal).

Comme l'expose Pierre Tilly, historien de l'université catholique de Louvain (Belgique) : « Le transport fluvial est passé au second rang des préoccupations politiques, tant pour des raisons économiques que technologiques, conduisant à son inadaptation que renforce un manque d'aménagement des infrastructures » (Tilly, 2016). En effet, les voies navigables de France sont dans un état de délabrement avancé. Avec seulement 59,6 % du réseau français navigable (Ministère de la transition écologique, 2021), les péniches Freycinet, encore nombreuses en France, se voient dans l'incapacité de naviguer partout là où elle pourrait acheminer de la marchandise. Ainsi, nombreux sont les navigants à réclamer depuis des années une augmentation des moyens dans l'entretien et la maintenance du réseau existant. « Certains ouvrages d'art fonctionnent encore aujourd'hui, mais par manque d'entretien ces dernières décennies, ceux-ci sont en mauvais état. Les écluses et ponts-canaux fuient. Les berges s'effondrent un peu partout. La navigation y est de plus en plus souvent interrompue, et de plus en plus souvent, pour de longues périodes. » (*Pour la sauvegarde des canaux Freycinet de France*, 2021). Ce cri d'alarme se traduit dans les faits : « 54 % des écluses et 63 % des barrages présentent un risque majeur de dégradation, compromettant ainsi la fonction qu'ils assurent ». Pourtant, le réseau Freycinet, laissé à l'abandon depuis des décennies, représente 60 % des voies navigables françaises (Giovannini, 2020, p. 66).

¹⁶ En 1980, le réseau fluvial navigable utilisé s'étendait sur 6568 kilomètres (ONTF, 2005, p. 74) contre 5063 en 2018 (Ministère de la transition écologique, 2021).

¹⁷ Nous reprenons ici l'expression utilisée par le député M.Cordier (LR) en raison de son utilisation fréquente par les acteurs de la batellerie que nous avons rencontrés.



Figure 12 : Photographie des berges du canal du Nord (novembre 2024)

Source : anonyme.

Ce délabrement a des conséquences très importantes pour les bateliers qui exploitent des petits gabarits – pourtant majoritaires en France. Certaines entreprises qui recourraient à la voie d’eau pour transporter leurs marchandises ne le peuvent plus, du fait de l’abandon de certaines voie fluviale à petit gabarit, à l’instar de cette entreprise qui emploie 130 personnes dans le Nord (59), au bord du canal de la Sambre à l’Oise : « Cette entreprise utilisait le mode fluvial jusqu’en 2019 mais a dû arrêter à cause de la détérioration du canal et des ponts de chargement et de déchargement à proximité de l’entreprise. » (Lesniak, 2023)

Même si les coûts externes du transport fluvial sont deux fois inférieurs à ceux de la route (Longval, 2024), celui-ci reste le parent pauvre des politiques publiques portant sur le fret, au profit du transport routier. Alors que le canal Seine-Nord Europe était déjà présenté comme projet d’intérêt majeur pour redynamiser le transport fluvial, entre 1999 et 2009, « la France a perdu 414 kilomètres de voies fluviales du point de vue de la navigabilité » (Pauvros, 2013). En outre, « les parts modales selon le type de fret en 1990 en France étaient réparties comme suit : 72,4 % pour le routier, 24,4 % pour le

ferroviaire, et 3,3 % pour le fluvial. En 2018, ces parts sont respectivement de 89,1 %, 9 % et 1,9 % » (Lesniak, 2023).

Ainsi, on note que la perte de navigabilité du réseau fluvial français participe à l'incapacité des usagers de la voie fluviale d'y recourir, et donc participe à la décroissance des flux de marchandises transportées par voie d'eau : « une des raisons principales du ralentissement à ce développement résulte de l'état des infrastructures du réseau fluvial français » (Giovannini, 2020, p. 63).

Un cadre économique défavorable au fret fluvial français

En réalité, cette négligence sur le plan infrastructurel accompagne des transformations économiques importantes qui ont eu lieu à partir des années 1970. Dans un contexte de libéralisation des marchés et de mondialisation des échanges matériels et informationnels, la voie d'eau apparaît de moins en moins concurrentielle. Certes, celle-ci offre une grande stabilité et des coûts plus faibles que la route pour les marchandises massifiées, mais « la voie navigable génère moins de revenus et le prix du transport par camion reste globalement bas en raison de sa rentabilité plus immédiate, ce qui hypothèque actuellement en partie l'inter-modalité » (Tilly, 2016, p. 1036). En Belgique, pays avec des infrastructures fluviales pourtant à grand gabarit et connectées au réseau européen de transport, la forte augmentation des flux de marchandises sur les trente dernières années « est presque intégralement absorbée par la route » (Longval, 2024, p. 13). Dans un monde où l'économie est structurée sur l'instantanéité et la flexibilité, le fret fluvial apparaît moins compétitif pour beaucoup d'entreprises (Daduna, 2021). « C'est le résultat du changement de modèle économique qui s'est opéré et poursuivi durant cette période. Les échanges de marchandises ont connu une croissance remarquable à la suite de l'éclatement croissant des chaînes de production et de distribution et le fonctionnement de l'économie en flux tendus a favorisé la route. Elle peut répondre aux exigences de rapidité, de coût et de flexibilité et proposer une solution efficace pour le transport de plus petits volumes (Mérenne, 2008). Le rail et la voie d'eau ne sont pas adaptés et souffrent de la baisse des investissements publics. Les infrastructures et le matériel sont anciens et ne répondent plus à la demande des acteurs économiques. » (Strale, 2011). De plus, le changement d'orientation économique des sociétés occidentales après les chocs pétroliers ont non seulement impacté la typologie de marchandises transportées, mais aussi l'organisation spatiale du transport de marchandises. Comme le relève le géographe Antoine Frémont, la réorganisation de nos sociétés autour de la gestion des flux logistique (au détriment d'une production industrielle), largement supportée par le fret routier, a eu pour effet de créer une « double déconnexion » entre la ville et le fleuve. On observe une « déconnexion par rapport à la production et à la distribution accompagnée d'une déconnexion spatiale, mise en évidence par le processus de "périurbanisation logistique" » (Frémont, 2012, p. 236). Cette périurbanisation logistique a pour conséquence directe

d'implanter les zones logistiques et industrielles proches des axes routiers, en périphérie des villes, donc souvent hors du champ d'attraction du fleuve.

		1970	1980	1990	2000	2008	
Flux total de marchandises, en millions de tonnes-kilomètre		28,1	30,4	39	53,4	52,6	Union Européenne en 2008
Répartition modale	route	48,0 %	54,3 %	64,1 %	71,9 %	74,0 %	76,7 %
	chemin de fer	28,1 %	26,3 %	21,5 %	14,4 %	12,4 %	17,7 %
	voie d'eau	23,8 %	19,4 %	14,4 %	12,0 %	13,7 %	5,6 %

Figure 13 : Répartition modale du transport de marchandises en Belgique

Source : Longval, 2024, p. 13.

En outre, comme nous l'avons vu, le réseau fluvial français est à petit gabarit, adapté aux échanges régionaux (Giovanni, 2020). Dès lors, dans une perspective d'intensification et de massification des échanges internationaux, le réseau fluvial devient moins compétitif et présente une incapacité à supporter ces échanges. Là où le réseau autoroutier a été pensé pour accompagner la « Grande accélération » d'après-guerre (Magalhães, 2023), le réseau de voies navigables français a connu un désajustement de performance. On comprend donc que le canal du Nord ne représente pas tant un « goulet d'étranglement » qu'une relique d'une économie considérée comme obsolète, dont les politiques néo-libérales contemporaines souhaitent s'affranchir.

Dès lors, « sans changement économique et politique majeur, la route conserverait sa domination sur les autres modes à l'horizon 2030 en Belgique (Gusbin, 2004). Sa part relative diminuerait, mais dans une faible proportion, et la hausse attendue des échanges de marchandises impliquerait une poursuite de la hausse du trafic absolu de poids lourds. Au niveau européen, les évolutions tendancielle sont similaires, ce qui tendrait à démontrer la relative inefficacité des politiques belges et européennes ou au moins leur trop faible portée. » (Strale, 2011).

« Pour utiliser le transport fluvial, il faut quelque chose à transporter¹⁸ »

Enfin, les dynamiques économiques de notre histoire récente n'ont pas été sans effets sur l'organisation productive des régions concernées par le CSNE. Les deux chocs pétroliers de 1973 et 1979 ainsi que les délocalisations à répétition au cours des dernières décennies ont mené à l'achèvement d'un cycle productif dominé par les industries lourdes (Tilly, 2016). Or, ce sont précisément ces industries qui ont porté historiquement le transport fluvial. Ainsi, la faible part modale du fret fluvial est grandement explicable par cette recomposition de l'appareil productif français : « Ce déclin

¹⁸ Longval, 2024, p. 20.

provient avant tout de l'évolution structurelle des secteurs industriels dans l'économie : il est le fait du ralentissement de l'activité liée aux industries lourdes issues de la révolution industrielle telles que l'industrie charbonnière, dont le fluvial était un mode de transport privilégié. En effet selon l'Insee, sur un indice de base 100 en 1985, le transport fluvial intérieur de marchandises en tonnes-kilomètres a diminué de 12 points entre 1985 et 2018 en France. » (Lesniak, 2024, p. 19)

Ces bouleversements profonds ont mené au déclin du fret fluvial dans les Hauts-de-France à partir des années 1970, du fait de la raréfaction des opportunités de chargement. « Les marchés de la voie d'eau sont traditionnellement depuis 1850 des marchés de transport de pondéreux de faible valeur à la tonne : minerais, charbon, granulats, matériaux de construction semi-finis, céréales, aliments pour le bétail, engrais et amendements, hydrocarbures liquides, bois. La fin programmée du charbon, la "thalassotropie" de l'industrie lourde qui se recentre dans les ports maritimes, le réseau d'oléoducs, l'absence de massifs forestiers traversés par un réseau fluvial en plaine contractent le marché traditionnel du transport par voie d'eau. » (Dujardin, 2014, p. 75).

De nos jours, beaucoup s'étonnent de la volonté de faire un canal à si grand gabarit. En effet, il existe bien un marché de transport de marchandises par voie fluviale, mais les bateliers ont du mal à charger des cargaisons de plus de 1000 tonnes dans les régions concernées par le projet.. Certains parlent même de « désert vert » (Bonnard & Lourme, 2024) pour qualifier cette région marquée par un tissu industriel peu dense, sans perspective prégnante de réindustrialisation – comme en témoigne les récentes annonces de fermetures d'usines en France. Considérant cette situation, on comprend mieux l'affirmation « pour utiliser le transport fluvial, il faut quelque chose à transporter » : aujourd'hui, rien n'est moins sûr que de pouvoir remplir des péniches de 4 400 tonnes entre Compiègne et Aubencheul-au-bac. Comme nous le verrons plus tard dans ce rapport, le 4 400 tonnes semble être un gabarit nettement surdimensionné pour la typologie de marchandises qui circulent sur l'axe nord-sud. Beaucoup accueillent le projet de canal Seine-Nord Europe avec enthousiasme car il permettrait de jouir d'un canal flambant neuf – loin de la vétusté du canal du Nord actuel – mais le gabarit semble surdimensionné pour tous les acteurs du territoire qui s'expriment à ce sujet. En marge d'entretiens, certains n'hésitent pas à déclarer que « c'est de la connerie ». L'union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) déclare d'ailleurs son « soutien total » au projet, mais préconise la création de « cales de 1000/2000 tonnes pour répondre à l'attente des clients Français ». Ainsi, la rupture du goulet d'étranglement pour mettre en place une liaison à gabarit Vb ne semble pas correspondre pleinement aux attentes et besoins du tissu économique local, bien que la perspective d'une infrastructure publique neuve et moderne soit enthousiasmante pour le milieu.

Il faut des gens pour transporter quelque chose

Enfin, il semble que la filière manque cruellement d'attractivité et peine à renouveler ses effectifs. Ce point montre certainement une des limites de la démarche de relance du fluvial par la massification de l'offre. En effet, comme nous l'ont rapporté des acteurs de la filière, au-delà des problèmes infrastructurels et économiques, la situation actuelle diffère largement de l'époque de crise des années 1990, où des milliers de bateliers se retrouvaient sans marché après la fermeture des industries lourdes françaises. Aujourd'hui, il semblerait que les marchés qui portent la voie d'eau (céréales et granulats) suffisent à faire saturer l'offre de transport fluvial : « on ne manque pas de commandes, on manque de main d'œuvre ! », nous confiait en entretien un membre du secteur. En effet, on observe un fort vieillissement de la population de bateliers, couplé à un non-renouvellement des départs en retraite.

En 16 ans, le nombre d'emplois dans le secteur de la batellerie a chuté de 26,5 %, passant de 5 332 emplois en 2008 (Setec, 2013, p. 74) à 3 916 emplois en 2024 (Entreprises fluviales de France). Cette diminution drastique du nombre de bateliers accompagne la réduction de la taille de la flotte française. En 2006, on comptait 1 445 bateaux, tandis qu'en 2023, ils n'étaient plus qu'au nombre de 934, soit une baisse de 35,9 % en 17 ans (CCNR, 2024). Malgré une augmentation du nombre de bateaux à grand gabarit (>1 500 tonnes), on observe une perte nette de la capacité de la cale française sur cette même période : en 2010, la capacité était de 1 160 000 tonnes, tandis qu'en 2023, elle était de 1 001 000 tonnes, soit une diminution de 13,7 % de la capacité de cale (CCNR, 2024). Cette situation pose un problème existentiel à la filière ; la fédération entreprise fluviales de France va jusqu'à publier un article de blog au titre éloquent : « Transport fluvial cherche bateliers désespérément¹⁹ ».

En effet, l'évolution du tissu productif que la France a connu au cours du dernier quart du XX^e siècle n'a pas été sans effets sur la profession de batelier. Ce métier, en France comme en Belgique, a connu une libéralisation au cours des cinquante dernières années. En France, ce mouvement connaît un tournant important en 2000, avec le démantèlement des bourses d'affrètement suite au traité de Maastricht. Ce système, instauré en 1936 après d'importantes grèves, permettait à chaque batelier de s'affranchir en partie des dynamiques concurrentielles de marché. Les bateliers signalaient leur disponibilité auprès du bureau, qui les classait par ordre chronologique d'arrivée. Ainsi, les bateliers se voyaient attribuer chacun leur tour leurs marchés, avec donc moins de concurrence dans la négociation des contrats. Ce modèle a cependant peiné à satisfaire la profession au cours de la désindustrialisation, tant le nombre de marchés s'amenuisait et les délais d'attente aux guichets devenaient insoutenables. Le démantèlement de cette protection collective a fait baisser les coûts de transport, mais « a plongé les bateliers dans des difficultés économiques, les obligeant à accepter des tarifs qui ne couvrent pas

¹⁹ Entreprises fluviales de France. (2022). *Transport fluvial cherche bateliers désespérément*. <https://entreprises-fluviales.fr/cherche-bateliers-desesperement>

toujours leurs frais » (Longval, 2024, p. 17). De plus, la massification de l'offre de transport a poussé les bateliers à se doter d'équipements nécessitant un apport important en capitaux, avec un retour sur investissement très lent (un bateau de classe 5 revient à un investissement de six à sept millions d'euros). A l'instar du métier d'agriculteur, les bateliers, contraints par d'importantes dettes, se voient dans l'obligation d'accepter des conditions de travail très intenses, avec des semaines de travail dépassant les cent heures (Bonnard & Lourme, 2024). Ces effets directs de la libéralisation du métier mènent à une plus faible attractivité de celui-ci, et donc à un vieillissement de la profession et à une pénurie de main d'œuvre : « Le métier n'attire plus les jeunes en raison de ses impacts sur la vie sociale et familiale. » (Longval, 2024, p. 18). Cette libéralisation du métier a été couplée avec une complexification de la formation. Beaucoup de spécialistes du secteur nous ont rapporté les freins que représente le long parcours pour obtenir l'accréditation de batelier. En outre, les conditions de travail dans le fret de marchandises sont telles qu'une grande majorité d'élèves bateliers partent dans le tourisme plutôt que dans le fret. Même dans un pays souvent cité comme exemple à suivre – la Belgique – cette libéralisation ne fut pas sans effet sur l'attractivité du milieu, qui peine là-aussi à recruter : « Cette course à la rentabilité, c'est ce qui effraye beaucoup d'apprentis bateliers et explique une pénurie dans le secteur » (Scott, 2021).

Comme nous venons de le voir, les goulets d'étranglement ne sont pas la seule cause – et probablement une cause secondaire – du déclin du trafic fluvial en France. De plus, la rupture des goulets d'étranglements ne semble pas être en capacité de rompre le plafond de verre auquel est confrontée la batellerie. En effet, la rupture du goulet d'étranglement que représente le canal du Nord ouvrirait l'axe nord-sud à de nouveaux marchés, notamment au transit international et aux conteneurs, sans pour autant répondre aux besoins *actuels* de la flotte française. De plus, cette rupture n'adresse ni les difficultés de recrutement de la profession, ni la « fluvialisation » de l'économie qui serait nécessaire à une croissance de ce mode de fret. En effet, les trafics fluviaux historiques sont des trafics régionaux, portés par des industries lourdes et le transport de marchandises pondéreuses, notamment le charbon. La flotte française est adaptée au faible gabarit des canaux, et ceux-ci ne sont pas saturés par le trafic de bateaux. L'étiologie de la déchéance du fret fluvial s'enracine donc bien plus dans l'étude des conséquences de la mondialisation : délocalisation, dérégulation du marché et désintérêt des pouvoirs publics pour le petit gabarit ont causé la lente agonie du fret fluvial, à laquelle le secteur est confronté depuis les années 1970.

Pour conclure, il semblerait que la rupture des goulets d'étranglements ne remet pas tant en cause la domination du transport routier sur les autres modes de transport. En effet, malgré des marchandises « fluvialisables » actuellement transportées par camion, les fondements de l'économie contemporaine, dont le routier tire sa force, ne semblent pas du tout être remis en cause par le projet. Nous avons vu que cette politique concurrentielle a échoué à atténuer l'hégémonie du routier en

Belgique, pourtant doté d'un réseau fluvial très qualitatif. La mise en œuvre du projet SNE, largement porté par l'Union Européenne, n'est d'ailleurs pas conflictuelle avec la mise en œuvre d'autres politiques favorisant le transport routier : en 2024, le Parlement européen a autorisé la mise sur la route de *gigaliners*, des « méga-camions » de 60 tonnes et de 25 mètres de long.

Il semblerait donc que l'analyse par la rupture des goulets d'étranglement pour redonner ses lettres de noblesse au transport fluvial ne soit pas suffisante. Si les promoteurs du canal Seine-Nord ne cherchent pas à endiguer le transport routier²⁰, pourquoi ce projet prend place, quelles promesses socio-économiques sont attachées à ce projet ? En effet, le canal Seine-Nord Europe ne répond donc pas tant aux besoins actuels des usagers de la voie d'eau, qu'aux anticipations de ses promoteurs qui planifient des effets de l'infrastructure sur certaines filières économiques futures. La solution précède d'une certaine manière beaucoup de revendications et d'attentes du milieu. Dans un sens, les promoteurs du projet assument le choix de « voir plus grand », et escomptent des conséquences plus larges que simplement relancer le fluvial. Alors pourquoi aller vers ce type de projet pour relancer le fret fluvial, quelles conséquences sur l'organisation socio-productive des régions impactées sont attendues ?

²⁰ Nous détaillerons plus largement ce point en partie 3.

II – Un canal structurant pour le territoire ?

Comme nous l'avons vu, la politique de rupture des goulets d'étranglement n'est compréhensible que du point de vue du gabarit des bateaux. Le canal du Nord est en effet à faible gabarit, mais le trafic sur celui-ci est loin d'être à son seuil de saturation (moins de 50 % de sa capacité maximale). Plutôt que de maintenir un réseau existant ou d'adapter l'économie aux capacités infrastructurelles, les promoteurs du canal Seine-Nord Europe veulent développer un projet historique : « le chantier du siècle²¹ ». Le CSNE est ainsi promu comme une grande revitalisation, un bond en avant vers une économie plus écologique et pourvoyeuse d'emplois.

Ce projet, entièrement financé par des fonds publics, revêt des dimensions quasi-prophétiques : il générerait des milliers d'emplois, dynamiserait le territoire et enlèverait des millions de camions de nos routes. Alors, quelles sont les attentes soulevées par cette infrastructure, sur quelles hypothèses se fondent les promesses politiques et dans quel cadre idéologique sont-elle formulées ?

A. Le canal Seine-Nord Europe, un projet messianique

Parmi les plus fervents défenseurs du projet du CSNE, on trouve Xavier Bertrand (LR), président de la Région Hauts-de-France et du conseil de surveillance de la société du canal Seine-Nord Europe, chargée de la maîtrise d'ouvrage du projet. Ce dernier a notamment pesé de tout son poids politique en 2017, par l'appel de Péronne. À l'époque, Edouard Philippe, ancien maire du Havre devenu premier ministre, y voyant une menace pour le port de sa ville, met en pause le projet de canal pharaonique. Dans une tribune publiée chez *Les Échos* en 2015, ce dernier déclarait sans détour que « la décision du gouvernement de faire du canal Seine-Nord une priorité est déconcertante de naïveté. Ce qui est présenté comme un “grand projet structurant” est d'abord celui de tous les excès. », avant de renchérir : « Ce sont les ports flamands et néerlandais que nous aidons à capter une part encore plus importante des flux économiques maritimes, des activités et des emplois ! » (Bertrand, 2015). Face à la mise en pause du projet, Xavier Bertrand, entouré de 500 élus régionaux, tempête et exige le lancement de ce projet, estimant qu'une fin de non-recevoir serait « une déclaration de guerre contre la région » (Moniez, 2017). À Stéphane Dumilly, alors député UDI de la Somme, d'alpaguer Édouard Philippe : « Vous anéantiriez le travail d'élus locaux qui ont organisé le futur de leur territoire autour du Canal » (Idres, 2017). Ces prises de parole s'inscrivent dans un soutien continu des élus locaux pour le projet, de Rémi Pauvros (PS, alors maire de Maubeuge (59) et député) à Philippe Marini (LR, maire de Compiègne (60)) en passant par Karima Delli (EELV, conseillère régionale des Hauts-de-France).

²¹ S'il est difficile de retrouver l'origine de cette expression, elle est désormais utilisée par de nombreux acteurs du projet, à l'instar de la région Hauts-de-France : <https://2040.hautsdefrance.fr/quartiers-de-gare-et-contrats-daxe/> (Consulté le 02/01/2025).

Alors, pourquoi les élus des Hauts-de-France – de tout bord politique – se sont tant mobilisés pour le canal Seine-Nord Europe ? Quelles promesses encapsule ce projet ?

D'après le site de présentation du canal, « il permet une diminution du trafic routier et de ses nuisances (pollutions, embouteillages) pour les usagers de la route et, plus largement, pour les habitants des Hauts-de-France ». On peut d'ailleurs y observer l'infographie ci-dessous, promettant un million de camions en moins par an sur la route, grâce au canal Seine-Nord (Société du canal Seine-Nord Europe, 2024).



Figure 1. Promesse de diminution du trafic routier due au CSNE
Source : site de la Société du Canal Seine-Nord Europe, consulté le 22/10/2024.

Stéphanie Blanc, directrice du projet d'assistance à maîtrise d'ouvrage à l'entreprise Setec (dont sont issus les différents chiffres avancés par la SCSNE) avance quant-à-elle un chiffre de 760 000 camions en moins sur la route : « le report modal de la route vers la voie d'eau permettra une diminution importante des émissions de CO₂ » (Setec, 2022). Ainsi, l'avantage serait double : d'une part, le canal Seine-Nord Europe enlèverait des camions de la route, évitant ainsi « 50 millions de tonnes de CO₂ en 40 ans » (SCSNE, 2023) ; d'autre part, la mise en place du CSNE décongestionnerait l'autoroute A1, rendant plus compétitif le fret dans les Hauts-de-France (Pauvros, 2013).

C'est cette composante qui est capitale : la compétitivité du fret rendrait les entreprises elles-même plus compétitives, ce qui favoriserait l'implantation de nouvelles activités sur le secteur du canal Seine-Nord, « créant » ainsi des milliers d'emplois (Setec, 2013). Jusqu'à ce que les enjeux environnementaux revêtent une importance médiatique aussi importante, les promesses d'emplois et de dynamisme économique dominaient les débats : « Pour Xavier Bertrand et tous les élus unis derrière lui, le leitmotiv a toujours été l'emploi : 50.000 emplois à terme, une fois la plateforme en fonctionnement. » (Deljurie, 2017). Ces ambitions ont été revues à la baisse : en 2024, « Le président des Hauts-de-France voit 15.000 emplois générés «*au bas mot*» grâce aux ports intérieurs comme celui qui verra le jour à Noyon. Certains rêvent de chiffres plus impressionnants encore : jusqu'à 30.000. » (Alves-Teixeira, 2024). Dans une région marquée par un fort taux de chômage et une précarité

importante²², ces promesses font mouche : les élus de tout bord politique s’y accrochent, quitte à promettre beaucoup dans un premier temps. Le canal Seine-Nord Europe serait l’occasion inespérée de panser les blessures encore vives de la désindustrialisation qui a frappé et continue de frapper les Hauts-de-France.

Et c’est bien ce terme qui est très souvent mobilisé pour promouvoir le chantier du siècle : *réindustrialisation*. Le canal Seine-Nord Europe est censé faire baisser les coûts de transports, ce qui encouragerait mécaniquement les entreprises à s’installer le long du tracé, pour jouir de ce service. Plus particulièrement, les entreprises logistiques sont attendues pour redynamiser une région marquée par un certain essoufflement économique. (Agence de développement et d’urbanisme de Lille Métropole). Ce canal serait un maillon central de la stratégie revendiquée des Hauts-de-France de devenir un « hub logistique » (La préfecture et les services de l’État en région Hauts-de-France, 2022). Cette « réindustrialisation logistique » (Setec, 2013, p. 112) permettrait donc de créer des dizaines de milliers d’emplois, faisant du canal Seine-Nord Europe un projet salvateur pour la région, à la fois écologique et déterminant sur le plan économique. Pour Nadège Lefebvre, présidente du conseil départemental de l’Oise, cette autoroute fluviale serait une « belle voie structurante pour nos échanges économiques » (Alves-Teixeira, 2024) ; à Xavier Bertrand de renchérir : « [nous avons] cette obligation de réussir ce canal car nous ne retrouverons plus jamais une aussi belle opportunité d’emplois » (Deljurie, 2017).

Pourtant, une opposition commence à se faire entendre, et certains doutent du caractère porteur d’un tel projet, à l’instar de Marianne Seck, élue LFI à la Région : « Il y a une différence entre ce qui a été promis lorsque le dossier n’était encore qu’un projet : on parlait de 40 à 50 000 créations d’emplois, aujourd’hui les chiffres sont moins précis et revus à la baisse » (Alves-Teixeira, 2024). D’autres, comme Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des associations d’usagers des transports (Fnaut), vont encore plus loin en questionnant les retombées économiques des infrastructures fluviales : « en Belgique, le canal Albert n’a créé aucun emploi » (Sivardière, 2017) . Dès lors, comment comprendre les divergences aussi puissante des différents acteurs, et sur quels fondements sont amenés ces différentes affirmations ?

B. A l’origine des promesses

Pour comprendre l’origine des promesses charriées par les différents promoteurs du CSNE, plongeons-nous dans les documents officiels produits pour légitimer ce dernier. En effet, la législation impose aux porteurs de projet de présenter, à différentes reprises (déclaration d’utilité publique, autorisation environnementale, etc.), des documents synthétisant les retombées du projet. Cette partie

²² D’après l’INSEE, les Hauts-de-France comptent la plus grande part de personnes vivant sous le seuil de pauvreté monétaire en France Métropolitaine (17,2 %). Pour plus de détail : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7675852>

entend exposer ces projections, en se concentrant sur les deux arguments mobilisés pour défendre la liaison SNE : la création d'emplois et le report modal.

Des emplois à tout bout de champ

L'ensemble des prévisions socio-économiques distinguent deux sources d'emplois relatives au canal Seine-Nord Europe : la phase de construction et la phase d'exploitation. Pour comprendre les annonces des promoteurs du projet, nous disposons des données produites par les différents acteurs du projet entre 2006 et 2024 :

- l'étude socio-économique présentée par VNF dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique (décembre 2006) ;
- l'étude d'impact économique réalisée par le cabinet Setec International à l'occasion de la mission de reconfiguration menée par Rémi Pauvros (décembre 2013)²³ ;
- le dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par la SCSNE (octobre 2023).

Les emplois relatifs à la phase de construction

Dans les pièces fournies à l'occasion de l'enquête publique menée en mars 2024 en vue de l'autorisation environnementale des secteurs 2 à 4, la Société du Canal Seine-Nord Europe présente ses attentes en termes d'emploi pour le chantier :

« *La construction du canal générera des emplois directement liés au chantier, appelés emplois directs, et des emplois liés aux activités autour du chantier comme l'hébergement des équipes, appelés emplois indirects. L'étude conduite lors de la mission de reconfiguration menée par le député Rémi Pauvros en décembre 2013 estimait que le chantier mobiliserait 3000 à 6000 emplois directs par an, dont en cumulé 3000 recrutements locaux et notamment 300 à 600 en lien avec la mise en œuvre de la clause d'insertion. En complément de ces emplois directs, l'étude prévoit le développement de 10 000 et 15 000 emplois indirects.* » (SCSNE, 2023, Pièce 7B, p. 8).

Ainsi, près de 10 ans après l'étude menée par le député Rémi Pauvros, la SCSNE continue de s'appuyer sur ces estimations. Si l'on peut raisonnablement questionner la validité de chiffres vieux d'une décennie, il serait malhonnête de les écarter trop rapidement. En effet, le rapport Pauvros fut primordial dans la relance du projet, alors que Bouygues et Vinci venaient de se retirer du partenariat public-privé initialement prévu, comme nous l'aborderons par la suite. En proposant un nouveau tracé, le budget total du projet descend sous la barre des 5 milliards d'euros, soit une économie « de l'ordre de 550 à 650 M€ HT » (Pauvros, 2013, p. 55), tout en promettant des milliers d'emplois. Ces estimations

²³ Cette étude est disponible dans le rapport Pauvros. L'étude de la Setec dispose de sa propre pagination, sur laquelle nous nous fonderons pour le référencement.

économiques se fondent sur les travaux menés par le bureau d'études Setec International. Mandaté par le député en 2013, ce cabinet d'ingénierie est à l'origine de la majorité des chiffres utilisés encore aujourd'hui. Intitulé « Expertise portant sur l'impact économique de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le canal Seine-Nord Europe, sur les filières logistiques et industrielles ainsi que sur les territoires les plus concernés », ce rapport de 146 pages vise à « apporter un éclairage sur les retombées économiques de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le CSNE » (Setec, 2013, p. 7).

En dépit de la centralité de l'argument de l'emploi pour les politiques, cette question n'occupe que 5 pages du rapport de la Setec. L'impact de la phase de construction du canal est évalué par l'intermédiaire de deux scénarios (l'un de référence « CGEDD » et l'autre de « reconfiguration », intégrant le nouveau tracé proposé par le député Pauvros et intitulé « CGEDD - SC1 ») et deux méthodes de calcul :

- la première s'appuie sur « l'Instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains » publiée en 2007 par la Direction Générale des Routes²⁴. Cette instruction correspond à une série de recommandations pour les investissements routiers, dont un tableau permettant d'estimer le nombre d'emplois générés par milliard d'euros de travaux (Figure 2)²⁵.

**TABLEAU RECAPITULATIF POUR LES EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS ESTIMES
SUR LA TOTALITE DE LA DUREE DU CHANTIER POUR 1 000 MILLIONS D'EUROS
HORS TAXES 2000**

EMPLOIS DIRECTS	EMPLOIS x ANS
Emplois sur le chantier et emplois de siège	7 755
EMPLOIS INDIRECTS	
Emplois liés à la fabrication des fournitures	4 230
Emplois amont au chantier	3 650
EFFET REVENU	5 130
TOTAL DES EMPLOIS	20 765

Nota : Les emplois des administrations à caractère non-marchand intervenant pour la définition du projet ne sont pas pris en compte.

Figure 2. Tableau fourni par la Direction Générale des Routes

Source : Annexe 14, 2007.

Connaissant le montant du projet (alors estimé à 4,7 milliards d'euros), une relation de proportionnalité permet d'estimer les emplois.an de la construction du canal. Cette méthode s'inscrit

²⁴Cette méthode est disponible ici :

https://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-castrestoulouse/DOCS/DOSSIER_MO/METHODES_EVALUATION_ECONOMIQUE_4.PDF

Il convient d'observer que Setec International ne fournit pas d'autres détails méthodologiques autre que le nom de cette instruction, laissant au lecteur la charge de comprendre la méthodologie employée.

²⁵ Notons que la Direction Générale des Routes fournit une série de valeurs permettant une analyse plus fine, mais ceux-ci n'ont pas été utilisés pour les études sur le canal.

dans la continuité des précédentes analyses socio-économiques (notamment celle réalisée par VNF en 2006, qui s'appuyait sur les recommandations de 1998).

- la dénommée « méthode 2 » se fonde sur l'utilisation de « ratios simplifiés issus de l'analyse des chiffres INSEE du secteur de la construction » (Setec, 2013, p. 70.). Aucun détail supplémentaire n'est donné pour retracer l'origine de ces ratios.

Les tableaux suivant synthétisent les données fournies par Setec International :

Scénario de coût	VNF - DUP	CG EDD	CGEDD - SC1	Ecart
investissement HT (coût complet) lié au projet (hors inv. Ref) (Mds€)	3,20	4,89	4,46	-0,42
année de valeur	2006	2013	2013	2013
investissement HT en Mds€2000	2,86	3,90	3,56	-0,34

base: france-inflation.com

Tableau 7 : Scénarios de coûts considérés

Méthode 1 - emplois.an	VNF - DUP	CG EDD	CGEDD - SC1	Ecart
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	22 202	30 225	27 598	-2 627
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	12 110	16 486	15 053	-1 433
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	10 450	14 226	12 989	-1 236
emplois liés aux revenus distribués	14 830	20 189	18 434	-1 755
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	322	438	400	-38
Total	59 914	81 564	74 475	-7 089

base: instruction relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains, 2007

Méthode 2 - emplois.an	VNF - DUP	CG EDD	CGEDD - SC1	Ecart
emplois directs	25 805	35 130	32 077	-3 053
emplois indirects	25 805	35 130	32 077	-3 053
Total	51 611	70 261	64 154	-6 107

base: données INSEE secteur construction

Figure 3. Hypothèses et estimations d'emplois lors de la construction du CSNE, présentées par Setec International

Source : Setec International, 2013, p. 70.

De ces résultats, le bureau d'étude conserve uniquement ceux issus du scénario de reconfiguration (SC1) : « Au final, on estime que la phase de construction du canal permettrait de créer entre 64 000 et 75 000 emplois.an (soit entre 10 000 et 13 000 emplois pour un chantier de 6 ans). »

Comme le note Rémi Pauvros, ces données valident les résultats présentés en 2006 par VNF : « L'étude [de Setec International] conduite pour le compte de la mission confirme les chiffres de VNF en termes d'emploi sur le chantier de 3000 à 6000 emplois directs, et de 10000 à 13000 emplois directs et indirects au total. » (Pauvros, 2013, p. 20). Pour confirmer ces estimations, le député compare ces données à d'autres projets : « A titre de comparaison, le plan de modernisation du réseau ferroviaire, auquel sont consacrés 13 milliards d'euros d'investissement entre 2008 et 2015, mobilise en moyenne 15 000 emplois par an (source RFF) ou encore la ligne à grande vitesse du Sud Europe Atlantique

(LGV SEA) est un chantier d'environ 7 Mds€ avec 7000 créations d'emplois. Compte tenu de ces exemples, les estimations pour le chantier CSNE paraissent tout à fait réalistes. » (Pauvros, p. 20, 2013)

En somme, les chiffres retenus en 2023 s'appuient sur une étude réalisée en 2013, elle-même fondée sur des recommandations formulées en 2007 et destinées au secteur routier. Sans considération pour la nature (ici, un canal), l'ampleur et la localisation du projet, les principaux acteurs du projet s'appuient donc sur une simple règle de trois pour estimer les emplois relatifs à la construction du canal. Suivant cette logique, l'augmentation des coûts du projet (de 4,46 milliards d'euros en 2013 à 5,1 milliards puis 7 à 8 milliards d'euros en 2024) devrait mécaniquement doubler le nombre d'emplois attendus lors de la phase de construction. La simplicité et le manque de transparence de ces études peut donc légitimement susciter des interrogations sur les retombées économiques du canal pour le territoire, d'autant plus que la Setec souligne, une nouvelle fois sans donner davantage de précisions, que seuls 30 % des emplois directs liés au chantier seront pourvus localement (Setec, 2013, p. 110).

Les emplois relatifs à la mise en service du canal

Si des interrogations subsistent sur la nature et le nombre d'emplois nécessaires à la construction du canal, l'enjeu réside davantage dans les emplois relatifs à l'exploitation de l'infrastructure. En effet, si l'on envisage aisément que la construction d'un canal de 107 kilomètres requiert du travail humain, les emplois relatifs à l'exploitation d'une telle infrastructure constituent un argument central pour justifier le projet.

Bien que la société du canal Seine-Nord Europe refuse désormais d'estimer le nombre d'emplois induit par le canal²⁶, elle annonçait en mars 2024 les chiffres suivants : « D'après les études économiques réalisées, on estime entre 10 000 et 15 000 le nombre d'emplois créés sur l'ensemble de la zone d'effet, environ 10 ans après la mise en service du CSNE » (SCSNE, 2023, p. 12). La SCSNE ne source pas ces estimations mais ses chiffres correspondent aux prévisions de VNF, qui annonçait en 2006 :

- « 10 000 à 15 000 emplois induits 10 ans après MES
- 25 000 emplois induits en 2030
- jusque 45 000 emplois induits en 2050 dont :
 - o 4 500 à 7 000 en Picardie

²⁶ « D'une manière générale, le maître d'ouvrage s'exprime uniquement sur l'estimation du nombre d'emplois directs du chantier qui relève de son périmètre. [...] Pour la phase exploitation, des acteurs économiques, notamment, ont évoqué le chiffre de 15 000 emplois dans les activités en lien avec le Canal à l'échelle des Hauts-de-France, une fois celui-ci en service. Cette estimation n'est pas le fait du maître d'ouvrage. » (SCSNE, 2024, p. 44).

o 13 000 à 15 000 en Nord-Pas de Calais

o 20 000 à 23 000 en Ile-de-France et Haute-Normandie (vallée de la Seine) »

A l'instar des prévisions d'emplois pour la phase de chantier, ces estimations n'étaient alors absolument pas justifiées par une quelconque méthodologie. VNF a détaillé la répartition des emplois attendus dans le cadre d'une fiche projet transmise à la Commission Mobilité 21. Si ce document est aujourd'hui inaccessible, Setec International, dans le rapport Pauvros, analyse ces chiffres pour donner une estimation des emplois induits par la mise en service du canal. Le tableau suivant résume les prévisions des deux études :

Nature de l'emploi	Fiche projet transmise par VNF à la Commission Mobilité 21 (non-datée, antérieure à 2013)	Estimation Setec (2013, Étude d'impact économique du rapport Pauvros)
Exploitation linéaire du canal	60 postes permanents	Non chiffré
Ports intérieurs (manutention portuaire, logistique, activité industrielle)	→ « Création de 3 200 emplois sur les 350 ha des 4 plates-formes de SNE à l'horizon 2025 » (Setec, 2013, p. 71) → « augmentation du nombre des emplois induits par l'augmentation du trafic et des activités portuaires sur les ports et quais de la liaison Seine Escaut » (Setec, 2013, p. 71)	Setec valide l'estimation de 3200 emplois en fixant comme hypothèse 61 emplois/ha bâti et un « taux de commercialisation réaliste de 45 % » (Setec, 2013, p. 72). Ces 3200 emplois sont atteints dans le cas où les PFM sont très développés (avec un coefficient d'occupation des sols de 0,50). Nous reviendrons sur ces hypothèses par la suite.
Batellerie et chantiers navals	2500 emplois créés pour la construction de « 250 bateaux propres à mettre en service pour moderniser la flotte existante et faire face à la montée en charge de l'infrastructure » (VNF, 2012) et l'entretien des péniches.	Setec juge l'hypothèse des 2500 emplois comme étant « légèrement surévaluée » (Setec, 2013, p. 72). Le bureau d'études préfère s'appuyer sur les données d'Entreprendre pour le Fluvial (EPF, une association créée sous l'impulsion de VNF), qui estime qu'il « faudra environ 3800 emplois de plus » (Setec, 2013, p. 72) dans le secteur de la batellerie en France d'ici 2025. En retirant la manutention portuaire qu'elle rattache aux emplois dans les PFM, Setec retient donc l'hypothèse de 2000 emplois pour la France dans le secteur de la batellerie.
Activités touristiques	Non chiffré	Setec annonce 700 emplois , estimé sur la base d'un rapport entre le CA total des activités touristiques, et l'hypothèse d'un CA/emploi compris entre 65k€ et 70k€. Setec indique que VNF est l'auteur de ces

		chiffres, sans donner de référence quelconque auquelle se référer.
Total PFM (Plateformes multi-modales), Batellerie et Tourisme	Non chiffré	Environ 6000
« Activités complémentaires demandées au partenaire dans le cadre de la valorisation du domaine qui lui est confié » (énergie renouvelable, transfert d'eau, etc.)	Non chiffré	Non chiffré
Emplois indirects et emplois induits	Non chiffré	Non chiffré
Total 10 ans après MES	10 000 à 15 000 emplois	10 000 à 15 000 emplois

*Tableau 1. Estimations de VNF et de Setec International en termes d'emplois induits 10 ans après la mise en service du canal
Seine-Nord*

Sources : VNF, Setec International.

Hormis les emplois relatifs aux PFM, à la construction et l'entretien des péniches et aux activités touristiques, Setec et VNF ne donnent aucune estimation sur la nature des emplois induits par la mise en service du canal. Pourtant, les deux études vers une fourchette comprise entre 10 000 et 15 000 emplois 10 ans après la mise en service, dont 4000 à 9000 emplois qui découlent à l'activité générée par les PFM et la batellerie. Ces prévisions restent très vagues et ne semblent pas avoir fait l'objet d'une quelconque étude.

Pour estimer les emplois induits à long terme, Setec International s'appuie notamment sur le canal Albert. Bien que les contextes soient totalement différents et que la vocation des projets soient opposés²⁷, cette infrastructure fluviale construite dans les années 1930 pour relier Liège à Anvers est un exemple selon le bureau d'études. D'après les dires du directeur du canal Albert, cette infrastructure aurait « généré environ 50 000 emplois uniquement sur son linéaire » (Setec, 2013, p. 72). Notons que le bureau d'études ne fournit aucun document permettant de confirmer cette estimation, alors même

²⁷ Setec affirme en effet que « les taux de 30 % de chargement/déchargement et 70 % de transit considérés sur SNE, alors que les ratios inverses sont observés sur le Canal Albert » (Setec, 2013, p. 72).

qu'elle fait l'objet de critiques²⁸. Cette comparaison, couplée aux hypothèses de trafic, permet ainsi à Setec International de confirmer les conclusions présentées par VNF en 2006 :

« L'hypothèse d'un triplement des emplois induits par le canal à long terme (45 000 emplois en 2050) retenue par VNF s'explique par la conjugaison du doublement des trafics globaux, du quadruplement du trafic conteneurs en particuliers, et par un fort effet réseau, avec des créations d'emplois essentiellement localisés le long de la Seine et en Nord-Pas de Calais. [...] L'estimation du nombre d'emplois créés par le canal à long terme n'apparaît donc pas surestimée. » (Setec, 2013, p. 72).

En somme, les promesses d'emploi sont réparties en deux catégories : les emplois induits par le chantier en lui-même et les emplois générés par l'exploitation du canal. Notons que les travaux de VNF et de Setec International, sur lesquels s'appuient toujours les promoteurs du projet, présentent de nombreuses similitudes, que ce soit au niveau des résultats que des méthodologies employées, peu transparentes et sourcées.

Pour le chantier, les études, fondées sur une relation de proportionnalité établie à partir des recommandations pour les projets routiers, prévoient entre 3000 à 6000 emplois directs, et 10 000 à 13 000 emplois induits.

Pour la phase d'exploitation, les 10 000 à 15 000 emplois prévus 10 ans après MES sont répartis ainsi : environ 6 000 emplois directs et environ 9 000 d'emplois indirects. Parmi les 6 000 emplois directs, les plateformes logistiques fourniraient plus de la moitié de ceux-ci (53 %), et le secteur de la batellerie fournirait 2 000 emplois. Cette très forte part d'emploi dans la batellerie est justifiée par le report modal attendu, et la très nette augmentation du trafic fluvial qui serait provoqué par la mise en service du canal. Sur le long terme, les 45 000 emplois sont obtenus par le doublement des trafics globaux et un fort effet réseau.

De quel report modal parle-t-on ?

Comme nous l'avons vu, les retombées économiques du canal Seine-Nord Europe annoncées par les promoteurs du projet sont liées à l'augmentation très importante des trafics.

Ces attentes sont le fruit des modèles de trafic, à l'instar de ceux présentés par la SCSNE à l'occasion de l'enquête publique de mars 2024. Si différents facteurs sont considérés (le prix du pétrole, la performance des modes de transport, les taxes et péages, etc.), le premier présenté est l'évolution de la demande. Pour l'évaluer, les auteurs se fondent sur les prévisions présentées en 2018 par la Commission européenne, qui table sur une augmentation continue du PIB français de 1,6 % par an pour le scénario central (utilisé pour le scénario de projet), et 1,3 % pour le scénario bas. Ces estimations, relativement

²⁸ Nous avons déjà cité Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut).

hautes, avaient déjà fait l'objet de critique de la part de l'Autorité Environnementale en 2022, qui pointait « une prévision de croissance manifestement surévaluée²⁹ » (Autorité environnementale, 2022, pp. 25-26).

Sans donner davantage de détails, la SCSNE présente les évolutions de la demande, qui augmenterait de 49 % en l'espace de 35 ans³⁰ :

		2035	2070 (projet)
Produits agricoles	Millions de tonnes	163,8	217,2
Métallurgie		126,8	187,7
Matériaux de construction		325,7	406,7
Engrais-Chimie		131,6	183,3
Autres marchandises		564,6	913,3
Conteneurs (en EVP ⁵)	Milliers d'EVP	10 802	23 998
TOTAL VRAC	Millions de tonnes	1 312,5	1 908,2
TOTAL EVP		75,6	168
TOTAL DEMANDE		1 388,1	2 076,2

Figure 4. Prévisions de la demande de transport sur le périmètre Seine-Escaut

Source : SCSNE, 2023.

Selon cette étude, cette hausse de la demande se répercute mécaniquement sur les trafics, en forte augmentation sur la période 2035 - 2070. Ainsi, « L'évolution du trafic routier augmente annuellement de 1,08 % en situation de référence et de 0,88 % en situation avec projet » (SCSNE, 2023, p. 43), ce qui en l'espace de 35 ans, conduit à une augmentation du trafic routier comprise entre 35 % et 45 %. Le trafic fluvial augmentera quant à lui de 70 %, tandis que le ferroviaire verra son trafic largement doublé, avec une croissance de 124 %.

²⁹ Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de canal Seine-Nord Europe de Passel (60) à Aubencheul-au-Bac (59) (novembre 2022) pp. 25.26. Rapport disponible ci-dessous :

[hRps://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221110_csne_secteurs2a4_delibere_cle7c177e.pdf](https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221110_csne_secteurs2a4_delibere_cle7c177e.pdf)

³⁰ Dans son mémoire de réponse (SCSNE, 2024, p. 51), la SCSNE précise sa méthodologie : « Pour la performance des modes de transport, le scénario central de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) de la France, qui est caractérisé par de très forts gains pour le mode routier, a été retenu. Ces hypothèses prudentes rendent ainsi les projections de l'étude de trafic raisonnables. »

	2035	2070
Céréales	4 736,9	9 019,9
BTP	5 251,9	6 400,0
Métallurgie	1 272,3	2 344,4
Engrais/chimie	2 029,5	2 558,8
Autres	1 777,7	3 705,6
Total vrac	15 068,2	24 028,8
Conteneurs (EVP)	327,4	1 232,6
Conteneurs (tonnes)	2 291,6	8 634,9
Total Vrac + conteneurs (tonnes)	17 359,7	32 663,6

Figure 5. Evolution et nature du trafic fluvial sur le CSNE à horizon 2035 et 2070
Source : SCSNE, 2023.

C'est dans ce contexte que les promoteurs du CSNE défendent le caractère écologique du projet : en permettant d'absorber une partie de la croissance du trafic routier, le CSNE limiterait les émissions de GES. Sur le point de vue purement comptable, le canal Seine-Nord Europe permettrait selon la maîtrise d'ouvrage de légèrement réduire une situation qui se sera très dégradée en termes d'intensité du trafic routier et de son impact environnemental. Dire qu'il y aura « un million de camions en moins sur les routes en 2050 » relève donc d'un biais argumentatif, qui laisse penser que le projet engagerait le mode routier sur le chemin de la décroissance. Les camions qui seront « transférés » sur le canal n'existent pas encore, et représentent une fraction de l'augmentation totale du trafic routier.

Des modèles souvent erronés

Par ailleurs, il convient de prendre avec précaution ces analyses, tant les approximations et les erreurs de prévision semblent fréquentes. Ainsi, les estimations présentées en 2024 concernant la répartition modale des trafics sur le corridor nord-sud donnent à voir une importante part du trafic fluvial et ferroviaire d'ici 2035 :

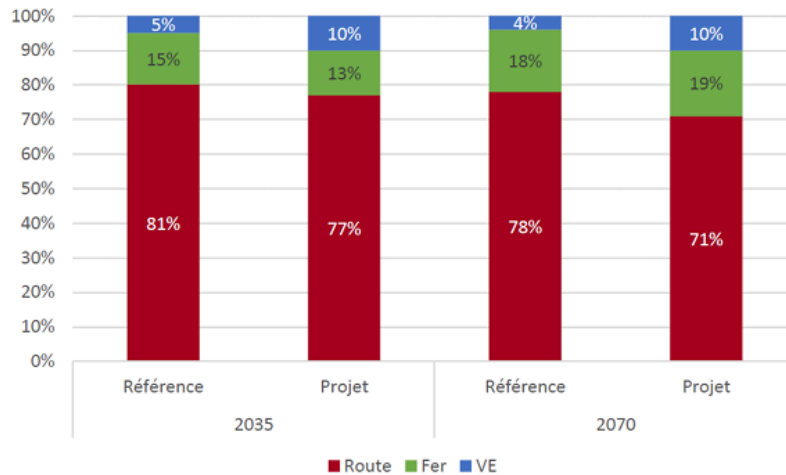


Figure 6. Prévisions de la part modale sur le périmètre nord-sud
Source : SCSNE, 2023.

Considérant les résultats présentés lors de notre première partie quant à la répartition des modales sur l'axe nord-sud (2 % de fluvial, 11 % de ferroviaire et 87 % de routier), les modèles de trafic du SCSNE prévoient, en l'espace d'une décennie, un doublement de la part du fluvial dans une situation de référence (donc *sans* la réalisation du CSNE) et une argumentation de près de 40 % de la part du ferroviaire. Ces estimations paraissent peu réalistes au regard des dynamiques récentes, de la dégradation des réseaux ferroviaires et fluviaux décrite précédemment, et de l'absence de politique visant à freiner la croissance du routier.

La pertinence de ces modèles est d'autant plus questionnable compte-tenu des précédentes prévisions. Ainsi, l'évaluation présentée lors de la DUP de 2006 envisageait la situation de référence (toujours sans le CSNE) suivante en 2020 :

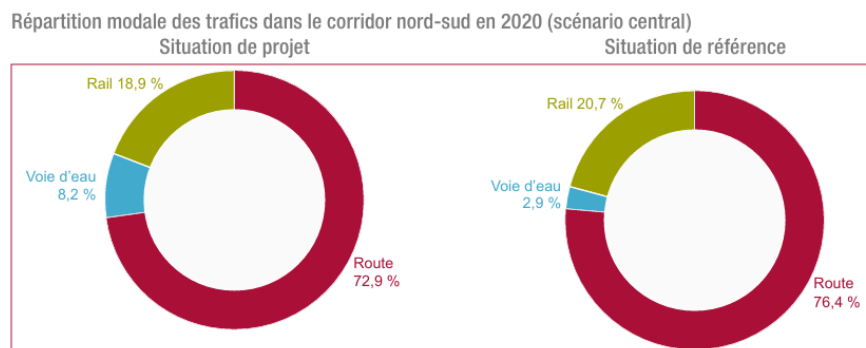


Figure 7. Prévisions de la répartition modale sur le corridor nord-sud en 2020
Source : VNF, 2006.

Une nouvelle comparaison avec les résultats présentés précédemment montrent que les estimations se sont trompées d'un facteur deux sur la part du ferroviaire en 2020 sur le corridor

nord-sud. En termes de volume, ce modèle de trafic estimait que 5,1 millions de tonnes seraient transportées sur le canal du Nord en 2020. En réalité, le trafic ne s'élevait qu'à 3,3 millions de tonnes en 2019 (l'année 2020 ayant été touchée par le Covid), soit une prévision 50 % supérieure à la réalité.

Les deux promesses principales du projet sont donc la création de dizaines de milliers d'emplois ainsi qu'un report modal important de la route vers le fluvial. Ces attentes sont fondées sur des études peu transparentes et ayant déjà montré leurs limites par le passé. Comme nous avons pu l'étudier, les hypothèses de travail pour définir le nombre d'emplois reposent elles-mêmes sur une très forte croissance des trafics de marchandises. Ainsi, le raisonnement de la SCSNE et des promoteurs du canal est le suivant : la mise en service du canal Seine-Nord Europe dans un contexte de forte croissance du transport de marchandises (routier compris) permettrait de capter une grande part modale qui favoriserait le développement des plateformes logistiques en bord de canal et le développement du secteur de la batellerie, sources du ruissellement de l'emploi qui s'en suivrait. Cependant, Setec n'a pas fourni de bases théoriques qui permettent de justifier ces hypothèses fondatrices : pourquoi le canal Seine-Nord Europe serait capable de capter d'aussi grandes parts de marché, et en quoi cette augmentation des trafics créerait de l'emploi ?

C. Le canal Seine-Nord Europe, un projet structurant, pour quoi ?

Le canal, un projet structurant pour le territoire des Hauts-de-France

Les études socio-économiques qui justifient le projet du canal Seine-Nord se fondent sur un effet structurant de l'infrastructure de transport. Cette pensée – très prégnante dans la présentation politique des grands projets d'infrastructure – a été mise en évidence par l'urbaniste Jean-Marc Offner (Offner, 1993). Ce concept « d'effets structurants » désigne la pensée mécaniciste qui consiste à attribuer des effets sociaux à une infrastructure de transport. Ce caractère structurant des infrastructures se retrouve notamment dans le rapport du bureau d'études Setec, selon lequel : « le Canal Albert a généré environ 50 000 emplois » (Setec, 2013, p. 72). C'est sur cette base que la Setec affirme la vraisemblance des prévisions de créations d'emplois (45 000 à long terme) : comme le canal Albert a « créé » 50 000 emplois, alors, « les estimations d'emplois liés au développement économique le long du canal Seine-Nord Europe [sont] prudentes » (Setec, 2013, p. 72).

C'est d'après ce schéma de pensée que Nadège Lefebvre, présidente du conseil départemental de l'Oise, affirme que le canal serait une « belle voie structurante pour nos échanges économiques » (Alves-Teixeira, 2024). Christian Decocq, délégué général du GERIF (groupement des entreprises régionales d'intérêt fluvial), va plus loin et affirme même : « Donnez-nous des plateformes, nous créerons des emplois ». Cette pensée est au cœur du mécanisme d'interconnexion européenne (MIE),

qui vise « à promouvoir la croissance, l'emploi et la compétitivité par le biais d'investissements ciblés dans les infrastructures au niveau européen. » D'après cette réflexion, la simple présence d'infrastructures de transports suffirait à créer du dynamisme économique, en abolissant les frontières matérielles au profit du marché libre et unique.

Au-delà du champ politique, cette idéologie reste extrêmement ancrée : la commission d'enquête environnementale affirme à nouveau en 2024 que « la création du canal permettra le développement des territoires traversés, notamment avec l'implantation des ports intérieurs, vecteur de création d'emploi » (Commission d'enquête, 2024).

Bien sûr, cette dimension structurante se retrouve dans les prévisions de croissance de trafic sur l'axe nord-sud. Dans la pièce H (« évaluation socio-économique ») du dossier de l'enquête publique réalisée en 2006, on observe une augmentation très nette du trafic fluvial, dès la mise en service du canal. En seulement 10 ans, l'infrastructure permettrait un triplement du trafic fluvial, peu importe le scénario retenu.

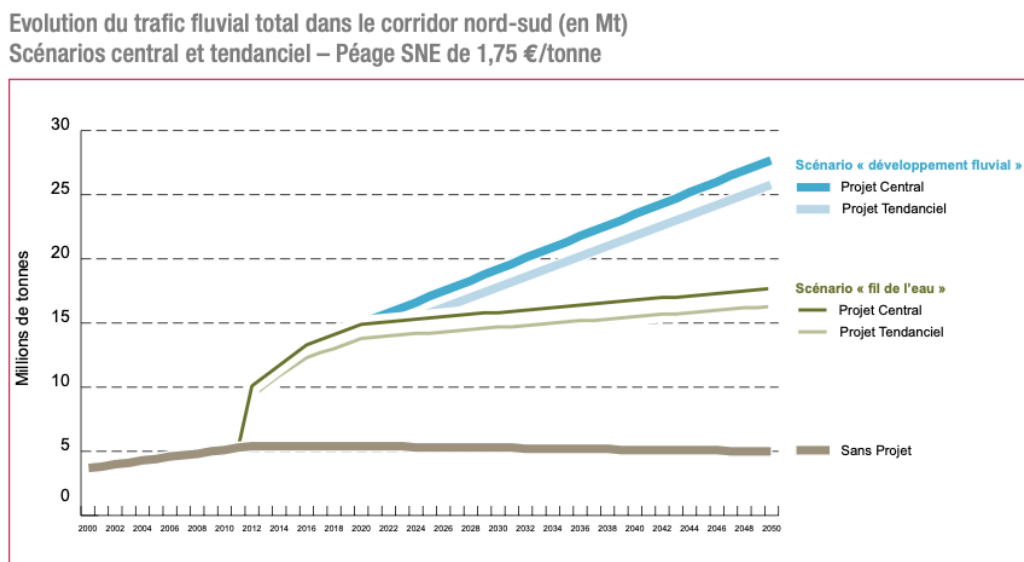


Figure 8. Prévion de trafic dans le dossier d'enquête publique

Source : VNF, 2006, p. 40.

Ce scénario est à nouveau exposé dans la pièce B1 du dossier d'autorisation environnementale, fourni par la SCSNE en 2023, qui porte le nom éloquent de « Évaluation des effets propres aux infrastructures de transport ». Là encore, sans projet, le trafic serait de seulement 3,5 millions de tonnes (soit moins que la capacité maximale du canal du Nord annoncée par la SCSNE – 3,8 Mt – et encore moins que la capacité maximale observée en 2006 de 4,5 Mt, et deux fois moins que le trafic observé au début des années 1970). D'après cette estimation, la simple mise en service du canal

Seine-Nord Europe permettrait de générer un trafic de 17,3 millions de tonnes en 2035, soit cinq fois plus qu'en situation de référence, et sept fois plus que le trafic recensé en 2023 sur le canal du Nord.

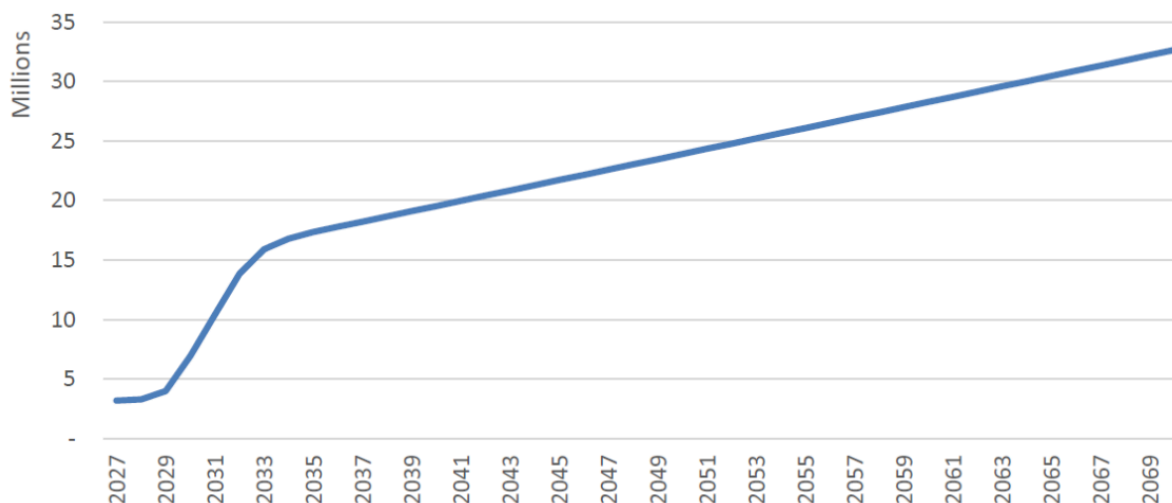


Figure 9. Prédiction de trafic dans le dossier d'autorisation environnementale

Source : SCSNE, 2023, p. 30.

À savoir qu'en 2035, cette hausse du trafic fluvial est issue uniquement du report modal du transport de marchandises. Ensuite, cette hausse du trafic fluvial est portée par l'augmentation de 49 % de la demande de transport tout mode confondu, abordée dans la sous-partie précédente.

Ces hypothèses prennent donc un parti-pris prospectif très fort, avec un rôle particulièrement structurant attribué au projet de canal. L'infrastructure est vectrice d'emplois, de report modal et d'une hausse de trafic extrêmement significative. Ainsi, sur quelles prémisses et bases théoriques se fondent ces prévisions d'effets mécaniques de l'infrastructure de transport ?

Les idéologies structurantes derrière le projet de canal Seine-Nord Europe

Un grand projet infrastructurel pour un grand projet politique

Cette dimension structurante des infrastructures de transport est particulièrement mobilisée dans la pensée politico-économique. Tout d'abord, comme nous l'avons vu, cela permet d'ancrer une stratégie politique forte et donc d'attribuer des effets économiques à une action politique : si des emplois sont créés, c'est (en partie) grâce à l'action de X. Bertrand, qui aura porté le projet de longue date. Ainsi, les grands projets d'infrastructure sont des outils largement mobilisés pour affirmer la supériorité de projets politiques :

« Définir de grands problèmes publics et politico sanitaires, qui débouchent sur de grands projets financés par d'importantes mannes publiques et privées, accompagnés par de grandes promesses, c'est participer à la convergence de l'économie et de la recherche autour d'un "imaginaire sociotechnique" de la productivité, où les investissements et les développements technologiques et scientifiques devancent (ou du moins orientent) la poursuite effective des objectifs sanitaires annoncés ou promis » (Pidoux, 2015)

Vincent Pidoux applique cette pensée au domaine psychiatrique, mais nous retrouvons exactement le même mécanisme politique concernant les projets de grande infrastructure : le chômage de masse et le déclassement social est un problème particulièrement prégnant que doit adresser tout politique souhaitant gouverner dans les Hauts-de-France. Pour y répondre, ces derniers développent de grands projets (ici, le CSNE) financés par d'importantes mannes publiques et privées (l'UE, l'État et les collectivités), accompagnés par de grandes promesses (de nombreux emplois, moins de camions sur la route). Pour justifier la pertinence politique de l'action de son gouvernement, Christophe Béchu, alors ministre de la transition écologique estime que « grâce à ce canal, cette part [modale du fret fluvial] pourrait donc passer de 2 à 15 % » : on attribue à une seule infrastructure des effets extrêmement importants sur le plan écologique. La mobilisation politique des effets structurants est observé de très longue date et permet alors aux politiques – ici C. Béchu – de paraître rationnels, engagés et prévoyants : « le discours de l'effet sert à mettre en scène la rationalité du choix politique : "je prends telle décision parce que j'en connais les conséquences et qu'elles sont positives" [...] le mythe de l'effet autorise et légitime l'action du décideur ; il permet l'élaboration de projets sectoriels malgré l'évidence des interrelations entre politiques publiques » (Offner, 1993, p. 241).

Un investissement public massif pour relancer l'économie : comme un air de keynésianisme ?

Au-delà de l'effet d'annonce politique, le mécanisme économique invoqué pour justifier ces grandes promesses est emprunté à la théorie keynésienne : par un investissement étatique fort, les projets d'infrastructures sont censés stabiliser et relancer l'économie en fournissant de l'emploi à court terme (par le chantier lui-même), puis à long terme, en offrant des modalités de croissance intéressantes (ici, en proposant une offre concurrentielle de transport qui stimulerait l'économie et *in fine*, la demande d'emplois). Rémi Pauvros, alors député socialiste du Nord, manipule particulièrement cet argumentaire pour légitimer son projet de reconfiguration. Cet imaginaire keynésien se retrouve dans le sous-titre même de son rapport : « Un projet pour la relance de la croissance » (Pauvros, 2013). Cet argumentaire keynésien est communément mobilisé en temps de crise³¹ : « la dépense publique, dans

³¹ Le projet du CSNE est déclaré d'utilité publique en 2008, durant la crise des *subprimes*, et le rapport Pauvros est rédigé dans un contexte où le chômage dans les Hauts-de-France reste très fort, et avec une empreinte de la crise de 2008-2009 qui reste très prégnante.

un contexte de crise économique, a pour justification de générer un “effet multiplicateur” dont doivent s’emparer ensuite les agents économiques (entreprises et ménages) pour soutenir la croissance nationale dans son ensemble » (Genestier *et.al.*, 2008, p. 3).

Pour autant, afin de comprendre de manière nuancée et plus juste les idéologies directrices qui motivent la réalisation du CSNE, nous devons analyser le contexte politico-économique de sa genèse. Peu de temps après sa mise en service en 1965, le canal du Nord connaît rapidement une saturation – le trafic d’alors étant deux fois plus important qu’actuellement – et l’idée de relier Paris et le nord par une liaison à grand gabarit fluvial émerge dès 1975. Entre 1975 et 1985, des études sont menées pour définir le projet de liaison à grand gabarit : à ce moment, on envisage de relier le nord et le sud par l’agrandissement du canal du Nord existant ou bien par l’agrandissement du canal de Saint-Quentin. Ces options sont rapidement écartées et le projet de canal Seine-Nord Europe à un gabarit Vb (4 400 tonnes – tel qu’on le connaît de nos jours) fut « inscrit le 29 octobre 1993 au schéma trans-européen des voies navigables à grand gabarit, le débat public sur le projet de canal Seine-Nord Europe a débuté le 19 novembre 1993 à Amiens. » (VNF, 2006, pp. 16-17).

Enfant des années 1990, enfant du néolibéralisme

La définition de ce projet s’ancre donc dans un moment particulier de construction européenne et mondiale, à la fois sur le plan de la politique socio-économique et sur le plan des politiques de transports, tous deux étroitement liés. Durant cette période, le néolibéralisme est hégémonique dans les institutions gouvernementales. Cette idéologie naît dans les années 1930, après l’échec du libéralisme classique du « laisser-faire » qui mena à la crise de 1929. À l’inverse du « laisser-faire », pour ce néolibéralisme balbutiant, « il est question de la production des meilleures conditions pour le bon fonctionnement d’un marché libre et concurrentiel » (Ungan, 2015). Le néolibéralisme est une doctrine qui vise à maintenir le capitalisme d’accumulation, après l’essoufflement des politiques keynésiennes de l’après-guerre, fondées quant-à-elle sur une intervention étatique forte pour stabiliser l’économie et pallier les déficiences naturelles du marché. « [Le néolibéralisme] se fonde sur la croyance que les principes du marché libre et compétitif conduisent à l’ordre économique le plus efficient et rationnel. L’amenuisement des divers rôles de l’État, par le biais de la privatisation des entreprises et des coupes opérées dans les politiques de protection sociale, est typique des politiques néolibérales. » (Amin *et.al.*, 2013, p. 13). Là où les monopoles naturels étaient tolérés à l’ère du capitalisme fordiste, le néolibéralisme entend rompre avec cette vision, et cherche à repousser les limites du marché. Le Chili d’Augusto Pinochet est le terreau politique de cette doctrine économique, née dans les universités américaines. Ensuite, les puissances occidentales se sont saisies de ce modèle politico-économique, apparaissant comme une voie de sortie de crise du capitalisme après les

chocs pétroliers des années précédentes : Margaret Thatcher et Ronald Reagan restent les deux dirigeants les plus emblématiques de ces politiques.

En 1992, après des années de reaganisme, de thatchérisme, après le tournant de la rigueur en France et l'effondrement de l'URSS, la doctrine économique néolibérale apparaît tout à fait hégémonique à l'échelle mondiale, et le politiste américain Francis Fukuyama en vient même à proclamer « la fin de l'Histoire » : le néolibéralisme a gagné, sa supériorité semble indiscutable. Comme pour tous les champs socio-économiques, l'urbanisme a été profondément marqué par la doctrine néolibérale : « la décentralisation, la construction européenne et l'apparente perte de centralité de l'Etat ont accompagné un virage néolibéral qui s'est traduit par la montée en puissance de l'impératif concurrentiel dans les politiques urbaines » (Genestier *et.al.*, 2008, p. 2). C'est donc dans ce contexte acquis au néolibéralisme que naît le projet de canal Seine-Nord Europe, visant à relier le bassin de consommation que représente la région parisienne et les grands hubs de transport que représentent les ports du Nord.

La conception et le dimensionnement de ce « chantier du siècle » sont empreints des marqueurs de l'époque. Tout d'abord, le gabarit choisi pour ce canal – le gabarit Vb – est directement issu d'une classification européenne qui vise à homogénéiser le réseau de transport. Cette homogénéisation cherche à garantir et stimuler la libre concurrence sur le marché unique européen. Cette perspective est directement héritée du néolibéralisme dont le cœur « réside dans la valorisation de la concurrence et de l'entreprise comme une forme générale de la société » (Dardot & Laval, 2009, p. 220). C'est donc en 1992 que le conseil des ministres européens des transports dispose que « pour moderniser ou créer une voie de navigation d'importance internationale, il faut prendre en considération au moins les paramètres de la classe Vb avec un tirant d'eau minimum de 2.80 mètres et une hauteur minimale sous les ponts de 7 mètres lorsque cela est nécessaire pour le transport de conteneurs. » (Conférence européenne des ministres des transports, 1992)³².

De la même manière, l'impératif de massification des usages, par le changement d'échelle produit, a accompagné « la montée en puissance des grands groupes, notamment financiers [...] dans la production urbaine ». Cet urbanisme reposant sur la massification des usages et le « calibrage » des équipements collectifs par les pouvoirs publics » connaît donc une co-construction avec le virage néolibéral (Genestier *et.al.*, 2008, p. 2) ; le canal Seine-Nord étant un produit direct de ces politiques de massification et de mise en concurrence totale.

Cette genèse néolibérale du CSNE se retrouve aussi dans le montage envisagé pour réaliser le projet lors de sa déclaration d'intérêt public : le partenariat public-privé (PPP). Ce type de contrat, qui

³² C'est aussi en 1992 que le traité de Maastricht est ratifié, non sans conséquences pour la batellerie française. C'est au nom de la libre concurrence sur le marché européen que l'ancien système des bourses d'affrètement fut supprimé en 2000. Ce dernier permettait une répartition des marchés de transports avec peu de concurrence entre les bateliers mais était critiqué pour les coûts de transports plus élevés que cette entente générait.

permet d'engager dans un premier temps moins de dépenses publiques a été particulièrement prisé durant les années 1990 - 2000. Dans le cas du canal Seine-Nord Europe, le partenariat public-privé a été retenu dès la définition de ce projet, « le contrat comprendrait le financement d'une partie des investissements, la construction du canal, des installations portuaires et des zones d'activités, puis l'exploitation et la maintenance de toutes ces infrastructures pendant toute la durée du contrat. » (VNF, 2006, p. 83). Cette configuration est typique de la mise en œuvre des mégaprojets : « Afin de contribuer à la croissance et au développement urbain et national, les mégaprojets prennent généralement la forme d'accords institutionnels public-privé auxquels participent les élites et les coalitions favorables à la croissance à différentes échelles spatiales, qui sont en mesure de fournir les fonds et les connaissances spécialisées nécessaires à la mise en œuvre de ces structures complexes. » (Del Cerro Santamaria, 2019, p. 263). Ainsi, par son contexte économique-politique de naissance, les dynamiques qui ont poussé à son avènement et ses modalités de projet, le canal Seine-Nord Europe est un projet fondamentalement néolibéral : « Les mégaprojets se sont multipliés dans le monde entier comme réponse urbaine aux pressions de développement, de compétitivité et d'innovation dans un contexte de mondialisation et de néolibéralisme. » (Del Cerro Santamaria, 2019, p. 263)

Pour autant, comment articuler les similitudes keynésiennes et le néolibéralisme du projet ? En effet, comme nous l'avons vu, les logiques d'investissement public massif mobilisées dans le cadre de la mise en œuvre du canal Seine-Nord semblent empruntées au keynésianisme. Malgré la rupture certaine sur le plan théorique entre néolibéraux et keynésiens, il semblerait que l'exercice politique du néolibéralisme ne se trouve pas en totale rupture avec l'interventionnisme keynésien. « Rien n'atteste en effet, que dans les années 1990 et dans la première moitié des années 2000, on soit sorti d'une forme de keynésianisme courant et continu (il s'agissait en quelque sorte d'un keynésianisme de petit temps et non de tempête, tel qu'il avait été initialement conçu) puisque l'intervention budgétaire de l'Etat dans les économies nationales, en Europe de l'Ouest tout du moins, ne s'est point ralentie. » (Genestier *et.al.*, p. 3). Cet apparent paradoxe entre doctrine néolibérale et augmentation continue et croissante des dépenses de l'État peut interroger, alors qu'en trente ans, le poids de la dépense publique et sociale dans l'économie a été multiplié par deux. Dès lors, comment le projet du canal Seine-Nord Europe semble répondre à deux doctrines, en apparence totalement contradictoires : le néolibéralisme et le keynésianisme ?

Les mégaprojets, fruits du constructivisme néo-libéral

En réalité, pour de nombreux spécialistes de la question, la mise en œuvre effective du néolibéralisme se situe « aux antipodes du laisser-faire et de l'État minimal » (Ramaux, 2010). Partout, on observe un réel « constructivisme » dans les politiques néolibérales (Dardot & Laval, 2020). « Le marché et plus encore la concurrence, puisque c'est elle qui est posée comme première, ne sont plus

conçus comme des ordres naturels qu'il suffirait de respecter. Ils demandent à être institués par l'intervention publique » (Ramaux, 2010). Le néolibéralisme ne s'impose pas naturellement, *il est imposé*.

Les politiques néolibérales cherchent donc à construire les conditions du marché. David Harvey, géographe économiste britannique, affirme que « les pratiques du néolibéralisme (distinctes de sa théorie) reposent sur une forte intervention étatique visant à assurer l'intégrité du système financier, quel qu'en soit le coût [...] et à créer un "climat favorable aux affaires" » (Amin *et.al.*, p. 15). En effet, la doctrine de l'État minimal n'est pas incompatible dans les faits avec de fortes dépenses étatiques ; le néolibéralisme relève plus d'une privatisation des fruits de l'économie que d'un désengagement étatique. « Après tout, sous Reagan et, surtout, Bush, les États-Unis ont pratiqué des politiques ultra-keynésiennes de déficit budgétaire, ainsi que de nouvelles formes de protectionnisme » (Amin *et.al.*, p. 15), de la même manière, Margaret Thatcher a continué à augmenter les dépenses publiques au cours de la mise en œuvre de sa politique.

Ainsi, ces clés d'interprétations nous permettent d'appréhender cet apparent paradoxe du canal Seine-Nord Europe. Ce projet s'insère dans un climat néolibéral et permet de repousser les limites matérielles de la mise en concurrence et du marché. Le canal est porté par des pouvoirs publics soucieux de construire les conditions d'un marché concurrentiel à l'échelle globale, dans tous les domaines de l'économie. L'Europe inscrit dès 2004 la liaison SNE à grand gabarit parmi les 30 axes prioritaires du réseau trans-européen de transport – sans étude contradictoire préalable (Dujardin, 2014, p. 69). Ce réseau s'inscrit dans une politique massive menée par l'UE de rupture des goulets d'étranglement, pour faire advenir le support matériel d'un marché libre et unique. Le montage du projet est dans un premier temps envisagé sous la forme d'un PPP. Pourtant, « le financement du projet tel qu'il était prévu via le partenariat public privé s'est révélé insuffisant par rapport à la hausse du coût du projet. » (Pauvros, 2013, p. 56), ce qui a entraîné le désengagement des deux multinationales pressenties pour assurer la mise en œuvre du CSNE : Bouygues et Vinci³³. Pour autant, malgré ce désaveu, les pouvoirs publics ont immédiatement lancé une mission de reconfiguration du projet (le rapport Pauvros) afin de trouver une solution alternative de mise en œuvre ; c'est à ce moment là que le constructivisme de la gouvernance néolibérale intervient. Le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche adresse une lettre de mission au député du Nord : « Le rapport de la mission [le rapport Massoni-Lidsky] fait le constat d'une situation d'échec, en particulier en raison d'une dérive des coûts ou encore d'une surestimation des trafics et des recettes de péage. Ni les finances publiques, ni l'Europe ni les partenaires privés ne sont en mesure de faire face à l'impasse financière qui a été mise en

³³ Notons que ce coût envisagé était à l'époque entre 5 et 7 milliards d'euros (Pauvros, 2013 ; SCSNE 2024), prix jugé rédhibitoire pour ces acteurs privés. Le rapport Pauvros a fait descendre ce coût à 4,5 milliards d'euros, réévalué aujourd'hui à... 7 à 8 milliards d'euros.

évidence. La mission préconise un report du projet à une période économique plus favorable. Si je partage le constat dressé par la mission, je n'ai pas fait pour autant mienne cette conclusion et j'ai souhaité créer les conditions afin de rendre possible la réalisation du ce canal qui représente un espoir pour les territoires traversés, pour l'économie de la France et de l'Europe du Nord » (Pauvros, 2013, p. 91).

À l'aune de cette détermination, une nouvelle formule est arrêtée et permet de « financer l'infrastructure grâce à un partenariat et un plan de financement équilibré : l'Europe (40 %), les collectivités et l'Etat (à parts égales) et l'emprunt » (Pauvros, 2013, p. 85). Ce tour de force – de faire baisser le coût du projet de plus de 12 % – est même qualifié de « miracle Pauvros » (Pauvros, 2013, p. 110). Ensuite, en 2013, afin de voir – enfin – advenir cette liaison jugée cruciale, l'accord de Tallinn est signé. Cet accord définit le périmètre du projet Seine-Escaut, et – surtout – acte le financement de l'Union européenne à hauteur de 40 %. Il est signé entre le vice-président de la commission européenne, le ministre des transports français, la ministre de l'infrastructure et de l'environnement, la ministre de la mobilité et des travaux de la Flandre ainsi que le ministre des travaux publics de la Wallonie. Cet accord, qualifié d'appel, est signé avec une visée stratégique pour acter la réalisation de ce projet, malgré les nombreuses réticences persistantes, comme en témoigne une déclaration de la maîtrise d'ouvrage du CSNE : « “l'appel à l'Europe a été une manière aussi de pouvoir légitimer le projet, de pouvoir renforcer le territoire... contre l'avis de l'administration. Et donc la Déclaration de Tallinn on l'a fait écrire pour ça. C'est stratégique, on ne peut pas dire non à 40 %. [l'engagement de financement de l'Union européenne passe de 6 % à 40 %.]” (MO, avril 2018) » (Bouleau *et.al.*, 2020, p. 66).

En somme, « les mégaprojets sont le produit de changements politiques et économiques dont la rhétorique s'articule autour d'une moindre intervention de l'État. Cependant, ces projets sont “clairement, et presque sans exception, dirigés par l'État et souvent financés par l'État” (Moulaert et al. 2003 : 551). Ce degré de participation de l'État symbolise la tension entre l'idéologie et la pratique du néolibéralisme, qui se révèle crûment dans les mégaprojets. » (Del Cerro Santamaria, 2019, p. 266). Le canal Seine-Nord Europe correspond tout à fait à la définition suivante, proposée par Gerardo del Cerro Santamaria, docteur et professeur à la Cooper Union à New-York. Pour lui, les mégaprojets sont des projets « à grande échelle qui ont parfois une composante iconique, qui visent généralement à transformer ou ont le potentiel de transformer l'image d'une ville ou d'une partie d'une ville, et qui sont souvent promus et perçus par l'élite urbaine comme des catalyseurs cruciaux de la croissance et même comme des liens avec l'économie mondiale au sens large. » (Del Cerro Santamaria, 2019, p. 264). Dans ce contexte, les différentes idéologies et différents intérêts se recoupent : à l'échelle locale, ce projet permet de porter un message ambitieux de relance, et à l'échelle globale, le canal Seine-Nord Europe est le chaînon manquant d'une vision néolibérale qui vise à *mettre en concurrence*.

Une fois ces conditions de marché libre et concurrentiel en marche, les politiques escomptent des effets mécaniques de l'infrastructure : report modal et emplois seraient les conséquences logiques d'une telle infrastructure. « La politique menée par les pouvoirs publics belges et européens en la matière est la mise en place progressive d'un marché concurrentiel du rail et de la voie d'eau, aujourd'hui effectif et censé stimuler le marché, faire baisser les coûts et améliorer la compétitivité (Hesse et coll., 2004). Le report modal devrait en conséquence être stimulé sans que des mesures coercitives à l'encontre du transport routier soient prises, dans un esprit de libre concurrence entre les modes de transport. » (Strale, 2011). Pour faire advenir cet optimum économique, les pouvoirs publics se mobilisent pour le construire à travers de grands travaux d'infrastructures, supports matériels du marché.

Ainsi, la promotion des effets structurants de l'infrastructure s'inscrit bien dans le climat néolibéral propre à la genèse du CSNE. D'une certaine manière, cette pensée est la matérialisation des effets de l'atteinte de l'optimum économique, vecteur de dynamisme économique et de création d'emplois. Pourtant, au même moment que le canal Seine-Nord Europe prend forme dans les esprits, un article est publié : « Les “effets structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique » (Offner, 1993). Il semblerait que l'étude des effets des infrastructures de transports démontre des dynamiques plus complexes et moins linéaires que le schéma « infrastructure implique croissance implique création d'emplois ». « Les prémisses peuvent être, en principe, correctes, mais il a été démontré que la relation entre la croissance urbaine et la prospérité dans le cadre des politiques urbaines guidées par le néolibéralisme favorise certains groupes et lieux tout en nuisant à d'autres, accumulant des bénéfices qui sont géographiquement, et en termes de statut socio-économique, très inégaux. » (Harris, 2017, p. 81).

Des infrastructures de transport...pas si structurantes

En réalité, cette conception mécaniciste et déterministe de l'infrastructure, dans notre cas s'inscrivant au sein de politiques néolibérales de construction de marché, ne permet pas d'appréhender justement les conséquences de l'implantation d'une infrastructure sur un territoire. Dès 1993, Jean-Marc Offner « dénonçait les lacunes méthodologiques des études concluant aux impacts “mécaniques” des infrastructures de transport » et défendait la thèse suivante : « Qu'il s'agisse du chemin de fer au XIXe siècle ou des autoroutes françaises, des métros des années 1980, des premières lignes de train à grande vitesse (TGV), ces équipements ne constituent pas forcément un “plus” (plus de zones d'activités, de sièges sociaux, de commerces, d'habitants, de clients, de touristes, d'étudiants, de chiffre d'affaires, de plus-value immobilière...). Les analyses soulignent un processus majeur : l'amplification et l'accélération des tendances préexistantes. Ce qui marche bien dans une ville, dans une

région, gagne à l'accroissement de l'accessibilité. Ce qui fonctionne moins bien y perd. » (Offner, 2014).

Comme nous l'avons vu dans l'étude des hypothèses des différentes études socio-économiques, la maîtrise d'ouvrage du projet attend de très fortes conséquences du projet. D'après cette dernière, le canal créerait 50 000 emplois et il y aurait « 1 million de camions en moins chaque année dans la deuxième partie de la décennie 2030 et une prévision de l'ordre de 2,5 millions de circulation évitées à plus long terme, rien qu'en France » (Setec, 2013 ; SCSNE, 2024, p. 47). Donc, d'après ces études, « l'infrastructure viendrait mécaniquement modifier la structure économique du territoire. Toutefois, cette logique mécanique des effets structurants est contestable empiriquement et contestée théoriquement. » (Lesniak, 2023, p. 180). Premièrement, il est absolument absurde d'affirmer que le canal Albert « a généré environ 50 000 emplois » (Setec, 2013, p. 72), comme le fait le bureau d'études Setec afin de justifier le nombre faramineux d'emplois promis. Jean-Marc Offner qualifie ces analyses de « rigueur méthodologique déficiente » et de « faute d'interprétation ». En effet, il relève de l'aporie de comparer un « “avant” (avant l'infrastructure de transport) et un “après”, comme si le “toutes choses égales par ailleurs pouvait avoir un sens” » (Offner, 1993, p. 237). Considérant cette vacuité scientifique, on comprend pourquoi d'autres déclarent dans le même temps que « le canal Albert n'a créé aucun emploi » (Sivardière, 2017). Malheureusement, ces raccourcis et fautes d'interprétations continuent d'être mobilisés pour défendre le projet, comme le déclare la SCSNE dans son mémoire de réponse aux observations relevées durant l'enquête environnementale : « Le volume d'emplois générés par l'aménagement du CSNE – et plus largement du réseau Seine-Escaut – est directement lié à la dynamique économique qu'il générera chez les différents acteurs. » (SCSNE, 2024, p. 44). Secondement, au-delà des errements logiques, « le faisceau de preuves semble bien suffisant pour accréditer que la notion d'effet structurant des transports s'avère sans fondements scientifiques » (Offner, 1993, p. 237).

Dans le cadre du transport fluvial, force est de constater que les politiques de mise en concurrence ont certes fait baisser les coûts du fluvial en poussant à une productivité accrue des facteurs, mais n'ont pas pour autant favorisé le transport fluvial (Dujardin, 2014 ; Longval, 2024 ; Strale, 2011). Comme nous le voyons en première partie, la reconfiguration des économies occidentales après les chocs pétroliers autour de la consommation de produits manufacturés et d'une logistique de flux tendu a largement contribué à favoriser le routier face aux modes massifiés. Le simple fait de mettre en œuvre une infrastructure concurrentielle sur le plan du coût de la tonne transportée ne permet pas de capter des parts de marchés, tant l'économie contemporaine est structurée autour de la logistique routière. « Cette représentation simplifiée ne représente pas la complexité et la diversité des chaînes logistiques, mais elle illustre la présence de coûts hors transport qu'il ne faut pas oublier, et qui ne peuvent pas être pris en compte dans le modèle tel qu'il est conçu, tant explicitement qu'implicitement » (Combes *et.al.*, 2020, p. 49). Cette critique est appuyée par les travaux de Mathieu

Strale, géographe spécialiste de la logistique, qui a produit le schéma logique suivant concernant l'implantation des activités logistiques, qui met en avant une diversité de facteurs tant géographiques, sociaux, qu'économique, qui peuvent influencer le développement d'activités économiques :

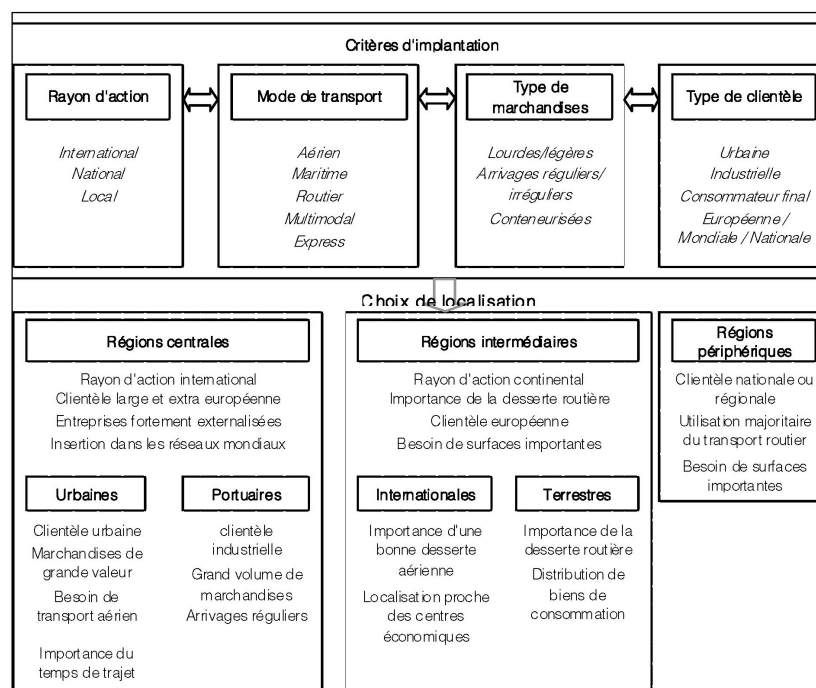


Figure 10. Synthèse des choix d'implantation des entreprises logistiques

Source : Strale, 2010.

Malgré les allégations de la maîtrise d'ouvrage qui déclare « aujourd'hui, dans un contexte d'attente sociétale pour des pratiques logistiques plus vertueuses, la réussite des logistiques multimodales mises en place par des entreprises – y compris dans le domaine de la distribution – démontre que les acteurs du fluvial et globalement de la logistique savent de plus en plus intégrer la voie d'eau dans les chaînes d'approvisionnement en profitant de ses atouts » (SCSNE, 2024), nous constatons toujours cette non-systématicité des effets des infrastructures de transports. Ce mythe est très bien illustré par des projets d'infrastructures de transports dédiés aux modes écologiques que sont le fret ferroviaire et le fret fluvial : l'hôtel logistique – un terminal de fret – ferroviaire de Chapelle International et la liaison du canal Rhin Main Danube.

Le terminal ferroviaire de transport de conteneurs au cœur de Paris...sans conteneurs

En 2018, la mise en service d'un projet structurant est annoncée en grande pompe : le terminal ferroviaire *Chapelle International*, dans le XVIII^e arrondissement parisien. Ce terminal de 15 000 m² devait permettre d'« acheminer les marchandises jusqu'à la ville par le rail plutôt que par la route, et les distribuer ensuite grâce à une flotte de véhicules "propres" » (Allix, 2018). Le projet innovant – lauréat

d'un Trophée du Grand Paris, dans la catégorie Logement, Aménagement et Urbanisme – a été *désigné* pour « l'accueil de conteneurs acheminés par rail pour la desserte de Paris intra-muros sur le site de Chapelle International » (Richer *et.al.*, 2016, p.73). Les conteneurs devaient arriver par voie d'eau à la plateforme multimodale Delta 3 de Dourges ou celle Bruyère-sur-Oise, puis être chargés sur les trains pour parvenir jusqu'à Paris (Beaulieu, 2023). Parallèle éloquent, cette gare destinée au transport de conteneurs sur l'axe Paris-Lille par un mode massifié a transporté en 2023... zéro conteneurs : « La gare fantôme à près de 80 millions d'euros est-elle en voie d'abandon ? Pour l'heure, aucune marchandise n'a transité par ses rails, qui devaient libérer les routes de quelque 500 camions chaque jour. » (Beaulieu, 2023). En effet, cette infrastructure qui prétendait concurrencer le transport routier n'a pas su faire le poids face à la flexibilité et la performance de ce dernier, « le coût du transport de marchandises serait trop élevé pour les distributeurs [...] maintenant, il faut que l'État permette un modèle économique viable pour les groupes de distribution » (Beaulieu, 2023).

Ainsi, malgré les très bonnes performances écologiques du train et des modalités d'acheminement de marchandises prévues par le projet, malgré l'investissement des élus locaux, malgré les promesses de trafic, ce terminal souligne l'échec des politiques publiques de report modal et surtout, le fait que seule, l'infrastructure ne garantit pas de structurer l'économie autour de modes du fret écologiques. Dans l'économie contemporaine où la flexibilité a été couronnée, le tout-routier reste son dauphin.

Le canal Rhin-Main-Danube, comme un air de canal Seine-Nord Europe ?

Le canal Rhin-Main-Danube [RMD] a été conçu dans les années 1920 et mis en service en 1992 (Central Commission for the navigation of the Rhine, p. 5). Ce canal au nom explicite relie le Rhin et le Danube en passant par le Main. Le Rhin et le Danube sont les plus grands fleuves européens, avec une circulation fluviale très importante (69 Mt sur le Danube et cinq fois plus sur le Rhin) ; « les potentialités de la navigation intérieure européenne se concentrent pour 90 % sur ces deux grands fleuves » (Central Commission for the navigation of the Rhine, p. 1). Le Rhin comporte le plus grand port fluvial au monde, Duisbourg et ses 36 000 salariés (Aubry, 2020). Ainsi, ce canal relie deux bassins fluviaux rêvés, traverse des bassins de consommation et de production importants et dessert le Rhin, fleuve de transport de marchandises par excellence – sans écluses, à grand gabarit (> 9 000 tonnes) et qui débouche sur Rotterdam, le plus grand port européen.

Lorsque le canal était encore en projet, il a attiré de nombreuses critiques, notamment le fait que « le canal serait superflu parce que tout simplement la mer du Nord et la mer Noire sont reliées... par voie maritime. Or, les coûts de transport sont dix fois plus faibles par voie maritime que par voie fluviale et le transport par mer serait trois à quatre fois plus rapide. » (Dornbusch, 1996, p. 3). Le canal Seine-Nord Europe se trouve dans une situation étrangement similaire avec le trajet Paris - le Havre -

Anvers par voie d'eau bien plus rapides et concurrentielles qu'un canal interbassin (Parreaux, 2018, p. 77).

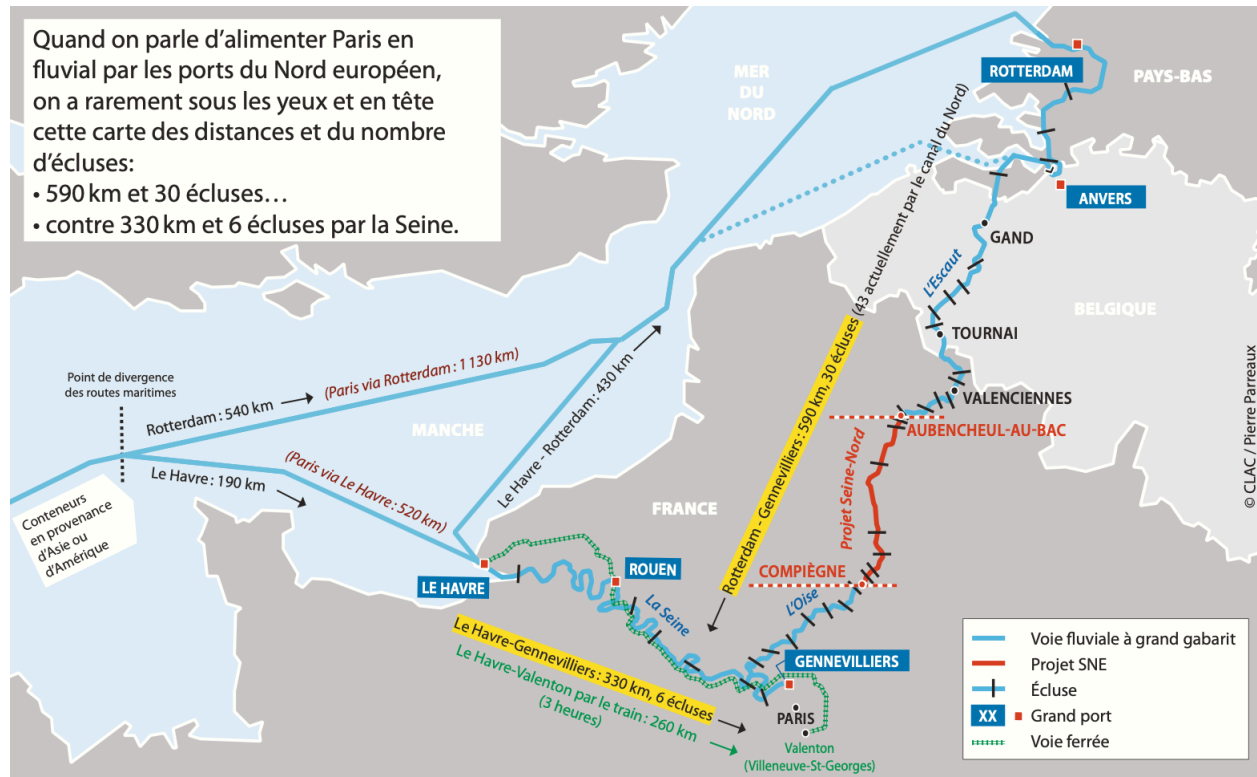


Figure 11. La liaison Paris-Anvers interbassin VS la liaison fluvio-maritime

Source : CLAC, 2018.

Il semblerait que ces critiques ne soient pas sans fondements et que des experts s'accordent à dire que, « il apparaît qu'à part quelques exceptions, il n'est pas justifié économiquement de relier un système de voies navigables à d'autres bassins fluviaux en franchissant des lignes de partage des eaux. Les états danubiens d'Europe balkanique, mais aussi l'Autriche, continueront en effet, malgré la nouvelle liaison avec le bassin rhénan constituée par le canal, à rester orientés essentiellement vers l'aval du Danube et la mer Noire - dans la mesure où le chemin qui y mène peut être parcouru sans entraves » (Dornbusch, 1996, p. 4; Bonnafous, 1997). Malgré ces critiques fondamentales, les études pour justifier le projet affluaient, avec des prévisions de trafic très importantes – similaires à celles du canal Seine-Nord Europe : les « prévisions officielles de la Rhein-Main-Donau-AG de 1992, [estimaient que] 18 millions de tonnes devaient être transportées sur le canal RMD d'ici 2002. En 1971, l'institut Ifo de Munich s'était même risqué à une extrapolation de plus de 20 millions de tonnes par an. » (Bund Naturschutz in Bayern, 2012).

Pourtant, malgré cet enthousiasme manifeste dans les estimations, onze ans après sa mise en service, « 6 510 bateaux de marchandises (6 850 l'année précédente) ont franchi l'écluse de Kelheim

[l'écluse de référence pour mesurer le trafic sur le RMD] avec une cargaison de 5,057 millions de tonnes (6,229 millions de tonnes l'année précédente), ce qui correspond à un recul de 1,172 million de tonnes (=18,8 %). » En 2022 et 2023, le trafic sur ce canal était de seulement 2,4 puis 2,2 millions de tonnes, soit 10 fois moins que certaines prévisions (WSV, 2023), après avoir culminé à 8,5 Mt en 1999, sept ans après sa mise en service. (Dujardin, 2014, p. 73).

En outre, « la fonction de report modal, que ses promoteurs escomptaient, n'a pas joué sur le canal Rhin-Main Danube : moins de 7 000 conteneurs annuels. Les 180 000 EVP (moitié pleins, moitié vides) de "l'évaluation socio-économique de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique" de 2006 nécessitent que des mesures coercitives sur la route soient prises. » (Dujardin, 2014, p. 75). Notons que dans le cas du canal Seine-Nord Europe, aucune mesure de la sorte n'est envisagée, et est même rudement écartée par X. Bertrand : « Si l'Etat a en tête de remettre une écotaxe pour bien tuer le transport routier et la logistique, c'est niet. » (Moniez, 2017).

En conclusion, on peut retenir que « Seule la navigation de plaisance entre Kelheim et Berching ainsi que le transfert de l'eau du Danube dans le système Regnitz - Main ont une importance sur le canal. [...] Ce canal est donc la voie navigable de loisirs la plus chère du monde et le canal de transfert d'eau le plus coûteux, qui est en outre devenu superflu en raison de la fermeture des grandes centrales électriques dans la région de la Regnitz. » (Bund Naturschutz in Bayern, 2012). Là encore, cette infrastructure extrêmement importante qui comporte de nombreuses similitudes avec le CSNE n'a pas joué le rôle structurant qu'on attendait d'elle. Malgré une situation cartographique très intéressante, ce canal peine à atteindre le tiers du trafic estimé lors des études préalables. Cette situation démontre bien la non-systématicité des effets structurants des infrastructures de transport, et interroge particulièrement concernant les hypothèses de trafic formulées par la maîtrise d'ouvrage du canal Seine-Nord Europe, qui annonce un trafic de 17,3 Mt à l'horizon 2035, pour un trafic actuel peinant actuellement à se maintenir à 2,5 Mt, sur un canal du Nord non saturé. Le report modal mécanique annoncé par les maîtrises d'ouvrage des différents projets structurants ne s'opère pas, et le trafic fluvial et ferroviaire restent en berne, au bénéfice du trafic routier qui, lui, se porte très bien.

Au-delà du « véritable mythe politique³⁴ » des effets structurants de l'infrastructure

Comme nous venons de le voir, il semble très complexe voire hasardeux d'attribuer des effets socio-économiques à une infrastructure de transport isolée de son contexte socio-économique de mise en œuvre. « Il est impossible de différencier les effets bruts des effets nets [des infrastructures de transport], c'est-à-dire d'isoler les effets d'une infrastructure particulière parmi l'ensemble de tous les

³⁴ Offner, J. M. (1993). Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, 233-242, p. 234.

autres facteurs susceptibles de participer au développement socio-économique d'une région, et notamment les stratégies d'accompagnement » (Lesniak, 2023, p. 8). Certains acteurs gravitant autour du CSNE sont bien conscients que l'appropriation du canal Seine-Nord Europe voulue par les politiques ne se fera pas spontanément : « Notre grande inquiétude en ce moment c'est de construire la politique publique adéquate pour faire de ce canal une réussite. [...] On veut le développement économique lié à ce Canal. Mais ça se crée ça, ce n'est pas une chose qui se fait de manière naturelle. S'il n'y a pas de plateformes, s'il n'y a pas de politique de report modal... Mais pas que sur le canal, plus largement aussi sur le territoire...ça sera une autoroute pour les belges et ce n'est pas le but. » (Bouleau *et.al.*, 2021, p. 76).

Il est de notoriété scientifique que la représentation mécanique telle que présentée par les promoteurs du canal n'est pas satisfaisante, « l'espace étant associé au seul coût de transport, et le développement à la seule croissance économique. Faire avancer le rôle des infrastructures de transport passe donc par un renouvellement de ces représentations. » (Lesniak, 2023, p. 179). Comme l'évoque le géographe Mathieu Strale, « À l'image d'autres domaines de la société, la croissance économique guide l'action publique et aucune politique entravant celle-ci ou interprétée comme telle par les acteurs économiques n'est menée, le marché étant le seul régulateur. Dans le cadre du transport de marchandises, ce type de politique risque de se traduire par une hausse continue des problèmes de congestion, en particulier sur les routes, et des nuisances liées, et finalement par une baisse de l'efficacité économique de ce secteur. » (Strale, 2011). Pourtant, la volonté politique semble toute autre, le marché et les logiques de concurrence – qui n'ont fait que desservir le transport fluvial jusqu'à présent – restent maîtresses, malgré les alertes venant de tous bords. « Les auditeurs de la Cour [des comptes européenne], après avoir constaté "l'absence de toute amélioration significative dans le report modal et dans les conditions de transport par voie d'eau depuis 2001", invitent la Commission et les États membres à se remettre en question sur ce sujet et à réviser l'approche économique des deux projets [fluviaux] du réseau TEN-T [réseau transeuropéen de transport]. » (Dujardin, 2014, p. 77).

Ce vide méthodologique interroge quant à l'importance des promesses réalisées par les promoteurs du canal Seine-Nord Europe, qui comme nous l'avons abordé, est attendu comme un réel projet messianique. L'Autorité Environnementale ne s'y trompe pas, consciente, que « de telles déclarations sur les bienfaits des autoroutes, nombreuses chez les hommes politiques, ne reposent sur aucun fondement scientifique » (Plassard, 1977). Ainsi, l'instance chargée de l'évaluation environnementale des projets déclare que « la multimodalité est affirmée sans être démontrée alors que les plateformes ont été déclarées d'utilité publique, ce qui pourrait conduire à s'interroger sur les effets positifs attendus de ce grand projet, sur les développements induits sur l'urbanisation et sur l'évaluation des impacts associés. » (Autorité environnementale, 2022, p. 10). Pourtant, cette même Autorité disposait que « la nature et le volume des activités seront déterminants pour la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur » (Autorité environnementale, 2022, p. 11).

Dès lors, dans la partie qui suit, nous allons nous attacher à faire un pas de côté vis-à-vis de cette vision désencastrée du projet d'infrastructure. La littérature scientifique l'a identifié : « la question de l'utilisation de l'infrastructure [est] fonction de son adéquation aux besoins des acteurs. » (Blanquart & Delaplace, 2009). Partons des termes proposés par Jean-Marc Offner (1993). Considérant la « mystification politique » que représente l'analyse d'une infrastructure par ses « effets structurants », attachons nous à étudier la « congruence » entre systèmes territoriaux et infrastructure ; plutôt que d'essayer d'identifier une *causalité*, une *création* par l'infrastructure, étudions « l'adaptation réciproque » entre infrastructure et territoire.

III – Quelles appropriations de l’infrastructure par les acteurs économiques du territoire ?

Nous avons vu que les réseaux ferroviaires et fluviaux ne sont pas saturés et que les études justifiant les retombées écologiques et économiques du CSNE présentaient de nombreuses limites, théoriques comme méthodologiques. Alors, **quelles sont les dynamiques et les rapports de force qui traversent le territoire ? Dans quelle mesure cette infrastructure fluviale est-elle adaptée aux besoins des acteurs ?**

Plutôt que de prédire des effets mécaniques d’une infrastructure, nous proposerons d’abord une remise en contexte de la compétitivité de l’infrastructure, puis nous étudierons les dynamiques qui traversent les trois filières principalement concernées par le projet (agriculture, BTP et containers). Une fois ce constat économique dressé, nous étudierons l’adéquation du projet aux deux filières principalement pourvoyeuses d’emploi (batellerie et logistique). Ce tableau nous permettra de proposer une analyse située et nuancée des perspectives de déploiement du CSNE.

A. La compétitivité du canal Seine-Nord Europe, une inconnue pourtant capitale

Comme nous l’avons vu, les prévisions de croissance de trafic fluvial sur l’axe nord-sud se fondent sur une politique d’offre : comme le coût du transport va diminuer fortement *via* la massification de ce dernier, l’axe fluvial retrouvera une compétitivité très importante. Dès lors, le grand gabarit, à l’instar du canal Albert, permettrait au CSNE d’irriguer le territoire sur le plan socio-économique. Tout d’abord, il semble nécessaire de questionner cette comparaison – très souvent mobilisée – avec le canal Albert. D’un côté, le canal belge prend place entre Liège et Anvers, au sein d’un bassin industriel et sidérurgique. Ce canal à très grand gabarit (jusqu’à 9 000 tonnes) permet d’accompagner une industrie sidérurgique encore bien implantée : « Les ports fluviaux de Liège et Charleroi mènent la hiérarchie des terminaux intérieurs, grâce au transbordement de volumes élevés de vrac solides liés à l’industrie sidérurgique présente à leurs abords. Liège traite environ vingt millions de tonnes par an, ce qui le place à la troisième position des ports intérieurs européens » (Strale, 2011). A l’inverse, le CSNE s’implante dans un véritable « désert vert » (Bonnard & Lourme, 2024), un territoire porté par des activités agricoles sans activité économique comparable à celle du bassin belge. Cette différence significative s’illustre par le différentiel de taux de transit sur les deux canaux : « 30 % de chargement/déchargement et 70 % de transit considérés sur SNE, alors que les ratios inverses sont observés sur le Canal Albert » (Setec, 2013, p. 72).

Pour bien saisir ce qui se joue dans l'implantation de ce canal dans le territoire, il nous faut saisir les particularités compétitive de l'infrastructure : comme nous l'avons vu, on ne transporte pas n'importe quoi sur la voie d'eau, et pour comprendre les capacités d'appropriation des acteurs des filières, il nous faut comprendre les particularités de l'offre proposée par le canal Seine-Nord Europe.

L'hypothétique baisse des coûts de transport fluvial

Par la massification des flux de marchandises, les promoteurs de la mise à grand gabarit des voies navigables espèrent une forte décroissance des coûts du fret fluvial (Figure 1).

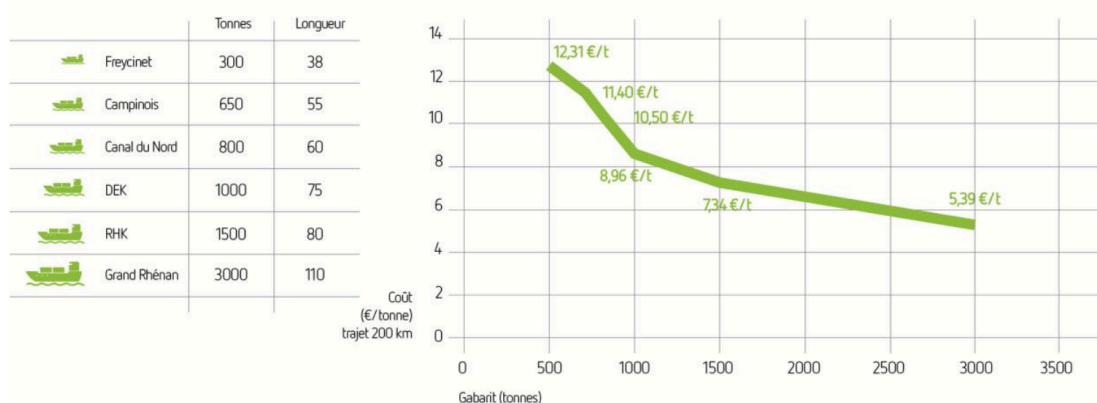


Figure 1. Coût de transport à la tonne en fonction du gabarit

Source : Pauvros, 2015, p. 26.

Pour autant, une inconnue capitale subsiste : le coût des péages. Lorsque le projet était envisagé sous forme de partenariat public-privé, le coût des péages devenait trop dissuasif pour que l'infrastructure soit fréquentée ; cette question du péage fut déterminante dans le retrait de Bouygues et Vinci du projet. Pour autant, cette question reste un enjeu crucial et « le péage ne doit pas conduire à pénaliser les bateaux de petits gabarits qui sont essentiels quant à la concentration/éclatement de certains trafics et la réalisation de trafics spécifiques » (Pauvros, 2015, p. 75). Encore aujourd'hui, le prix du péage reste très évasif. Pour le moment, le scénario envisagé est celui d'un surpéage compris entre 1,7 et 0,9€/t³⁵ (Figure 2) qui s'ajoute au péage d'infrastructure de VNF (dont le montant n'est pas précisé).

³⁵ Nous interprétons en ce sens le document de la SCSNE qui semble comporter une erreur majeure en indiquant une unité en €/tkm (Figure 02) , ce qui nous amènerait à un péage de 800 360€ pour un bateau de 4 400 tonnes chargé de céréales. L'hypothèse d'une unité en €/t nous semble donc plus plausible .

Catégorie	Nature de marchandises	2035 (€ ₂₀₁₉ / tkm)
1	Produits agricoles	1,7
2	Charbon, produits pétroliers, minerais, métaux, engrais	1,5
3	Granulat, chimie	1,2
4	Ciment, autres matériaux de construction	1,1
5	Conteneurs, véhicules, divers manufacturés	0,9

Figure 2. Valeur du sur-péage fluvial à l'horizon 2035 sur le canal Seine-Nord Europe, en €2019

Source : SCSNE, étude d'impact pièce 7E, 2023, p. 25.

Ce flou entretient l'inquiétude dans le milieu de la batellerie. En effet, des coûts de péage élevés pourraient totalement absorber les économies d'échelle réalisées, et le secteur pourrait perdre fortement en compétitivité. L'hypothèse d'une infrastructure contre-productive et l'absence de communication de la SCSNE génère des craintes chez les bateliers rencontrés : « on n'en sait plus rien sur les péages, ils sont incapables de nous répondre³⁶ ». Ainsi, le degré d'adéquation du projet avec les filières reste conditionné par une inconnue cruciale, qui définira la possibilité même de recourir au transport fluvial. La commission d'enquête en charge du dossier de demande d'autorisation environnementale relève cette faiblesse : « l'aspect financier (investissement) n'est traité que très succinctement, ce qui laisse des incertitudes sur la capacité de bouclage de son financement ; les éléments fournis sur les aspects économiques et de fonctionnement ne permettent pas d'éclairer sur son équilibre financier » (Commission d'enquête, 2024, p. 17).

Là où les promesses de trafic s'appuient « sur un pur modèle d'offre » (Autorité environnementale, 2022, p. 39) – ce qui pose en soit des problèmes méthodologiques déjà abordés, il est aujourd'hui impossible de confirmer ce gain de compétitivité économique, pourtant déjà présenté comme acquis : « [ce canal] nous permettra de gagner entre 5 et 10 euros la tonne de fret » (Commission du Sénat de l'aménagement du territoire et du développement durable, 2017).

La fermeture provisoire du canal du Nord pose question

En outre, pour effectuer les travaux de raccordement du canal Seine-Nord Europe, le canal du Nord va devoir fermer entre 18 et 24 mois, à l'horizon 2030. Cette nouvelle sonne comme un coup de glas pour beaucoup de marinières. En effet, par son gabarit atypique, le canal du Nord est un espace de travail unique, et les bateliers qui captent les marchés sur cet axe auraient grand mal à changer d'aire d'action avec leurs bateaux adaptés au canal du Nord : « il va falloir dire à 400 marinières qu'ils ne vont rien faire pendant 18 mois ? C'est pas entendable ! » En effet, les bateliers étant très majoritairement des artisans, l'arrêt d'activité signifie un arrêt des revenus ; sur une période de deux ans, cela représente un

³⁶ Par la suite, les verbatim non référencés sont issus d'entretiens réalisés avec des professionnels du fret fluvial, qui ont souhaité garder l'anonymat.

manque à gagner extrêmement important. De plus, l'arrêt des activités sur ce secteur pourrait détourner les clients de la voie d'eau sur le long terme. Comme mentionné dans la première partie de ce rapport, une entreprise qui voit son accès au fluvial empêché pendant deux ans aura beaucoup de mal à changer à nouveau sa chaîne d'approvisionnement logistique par la suite (Lesniak, 2024). Ainsi, il semble d'autant plus improbable d'avoir une croissance aussi significative des trafics dès ouverture du canal SNE, après avoir empêché le recours à la voie d'eau deux années durant : « Avec 24 mois de fermeture, les clients vont se barrer ! »

Une fois ces éléments de cadrage posés, étudions le potentiel d'appropriation de la voie fluviale par les filières afin de mettre en perspective les promesses d'emplois et de report modal du projet.

B. Des perspectives d'appropriation contrastées en fonction des filières

La filière céréales

La voie fluviale, une infrastructure essentielle pour la filière céréales

Comme nous l'avons évoqué, les céréales sont une marchandise très répandue sur la voie d'eau et adaptée à celle-ci, en raison de son conditionnement (vrac), de ses caractéristiques physico-chimiques peu sensibles au temps de transit (et donc adaptées aux longs voyages et à la relative lenteur du fluvial) et de sa capacité à être massifiée (Setec, 2013, p. 13). Que ce soit sur le canal du Nord ou sur le bassin Nord-Pas-de-Calais, le transport de céréales constitue la première source de trafic : en 2021, 3,4 millions de tonnes, soit 27 % des volumes transportées par fret fluvial dans les Hauts-de-France, étaient du blé, de l'orge ou du maïs (VNF, 2021).

Une telle performance tient au contexte agricole de cette région, première productrice nationale de blé tendre (FranceAgriMer, 2023) mais également à un réseau fluvial dense. En effet, le réseau Freycinet, accessible à des bateaux à petit gabarit (250 tonnes), maille le territoire et est très approprié pour les récoltes fréquentes de la production. Ainsi, près de 30 % des céréales circulant en 2012 sur le canal du Nord ont été récoltés sur le réseau Freycinet adjacent (CLAC, p. 69).

En offrant un type de transport adapté au transport massifié de vrac, la voie fluviale s'inscrit parfaitement dans la politique exportatrice de la filière céréales. Ainsi, les agriculteurs ont des incitations financières (par les coopératives et les négociants), pour livrer leurs productions dans les silos bord à canal. Les péniches rejoignent ensuite les ports de Rouen, Dunkerque et Anvers, où elles sont expédiées à travers le monde (30 % du trafic total sur le bassin Nord-Pas-de-Calais est dédié à l'exportation de produits agroalimentaires).

Le canal Seine-Nord Europe a donc toujours été présenté comme une opportunité pour la filière céréale, comme le décrivait VNF en 2006 : « [le CSNE] ouvre des perspectives de report modal pour [...] les expéditions de céréales vers les ports maritimes d'exportation » (VNF, 2006, p. 31). Setec International, dans le cadre du rapport Pauvros, abonde dans ce sens : « le canal Seine Nord Europe permettra de réduire les coûts d'acheminement et d'asseoir la compétitivité de la filière et de permettre à la région et à la France d'être un grand pays d'export de céréales » (Setec, 2013, p. 15).

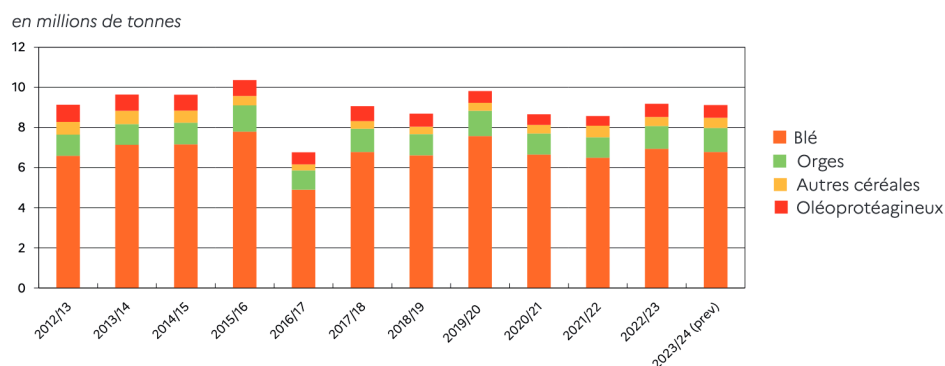
La massification permise par le changement de gabarit augmenterait (dépendamment de l'augmentation des péages) la rentabilité des exportations, et donc de la filière céréales³⁷. Cette perspective semble avoir fait mouche auprès des exploitants agricoles et des coopératives, comme en témoignait M. Christophe Buisset, président de la chambre régionale d'agriculture des Hauts-de-France, au Sénat : « À nos yeux, ce projet est primordial pour l'agriculture de la région Hauts-de-France, qui est la première région productrice de biomasse agricole. Ce canal est indispensable pour que nous restions compétitifs dans le cadre de la mondialisation des échanges, qui se développe à très grande vitesse. » (Commission du Sénat de l'aménagement du territoire et du développement durable, 2017).

C'est cette baisse de coût attendue (mais non-chiffrable) – véritable choc d'offre – qui explique les prévisions de trafic attendu sur le CSNE, qui s'élève à 4,7 millions de tonnes six ans après la mise en service. Outre les incertitudes mentionnées en préambule de cette partie, plusieurs facteurs permettent de douter de telles estimations :

- Sur les quatre dernières années, le canal du Nord a transporté 1,16 millions de tonnes de produits agricoles en moyenne, soit 4 fois moins que les prévisions sur le CSNE en 2035 ;
- La production totale des Hauts-de-France stagne depuis 10 ans autour de 9 millions de tonnes (Figure 3). Ainsi, les promoteurs du canal attendent que la seule présence du canal à grand gabarit permette de capter dès 2035 la moitié de la production totale d'une région qui s'étend sur 31 806 km².

³⁷ Setec International est très claire sur les retombées économiques attendues par la filière céréales. Il ne s'agit pas d'augmenter la production ou de créer des emplois, mais d'augmenter la rentabilité : « la traduction en économie réelle de ce surplus ne se fera pas en termes de volume de production ni en termes d'emploi pour la filière mais plutôt en termes de santé de la filière (investissements et maintien de la compétitivité) grâce aux gains réalisés sur la logistique (stockage et transport) » (Setec, 2013, p. 16)

■ Évolution de la collecte en céréales et oléoprotéagineux



Source : FranceAgriMer

Figure 3. Evolution de la production de céréales dans les Hauts-de-France

Source : FranceAgriMer, 2024.

- Les céréaliers n'ont pas intérêt à utiliser le très grand gabarit en raison de la nature spéculative de leur activité, qui les invite à la prudence : il est préférable de subir des pertes sur 1000 tonnes plutôt que sur 4400 tonnes. Il existe également des raisons techniques (taille des quais, vitesse de déchargement, capacité des silos) qui limite l'usage du grand gabarit³⁸.
- La vétusté du réseau Freycinet, évoquée lors de la première partie de ce travail, rend de plus en plus difficile l'accès à ce réseau fluvial pourtant très utilisé pour récolter les céréales. Les canaux ferment un à un, et ceux restants sont délaissés en raison de l'état des infrastructures (quais, silos, etc.). Couplée à la disparition progressive des péniches de type Freycinet, les acteurs céréaliers recourent massivement à la route là où ils utilisaient auparavant le réseau Freycinet et le canal du Nord.

Multirégio à la rescousse du réseau Freycinet ?

Au regard de l'importance du réseau fluvial à petit gabarit pour la filière céréale – véritable réseau capillaire –, les différents acteurs économiques tentent de s'organiser pour faire face à sa future disparition. Nous l'avons dit, le réseau à petit gabarit est en passe de devenir résolument obsolète du fait de la vétusté de celui-ci – VNF étant souvent accusé de le délaissier. Cette dynamique est accentuée par les difficultés de recrutement de la batellerie et la disparition des péniches adaptées au petit gabarit. Pour reprendre les propos d'un affréteur : « le Freycinet, c'est mort. »

Ainsi, le projet Multirégio vise à constituer une flotte permettant de naviguer sur l'ensemble du réseau, *via* 8 barges poussées et 12 automoteurs. D'une capacité de 500 tonnes, ces barges impliquent

³⁸ Ces propos nous ont été rapportés par un affréteur fluvial à l'occasion d'un entretien réalisé dans le cadre de ce travail.

une véritable révolution pour le batelier, qui ne disposera plus de cabine habitable sur l'embarcation. VNF entend ainsi répondre à la crise d'attractivité qui touche la batellerie avec une nouvelle organisation du métier, jugée moins contraignante. Initialement impulsé par de nombreuses filières (« bois, chimie, recyclage, commerce/distribution... ») (Martin, 2022), les céréaliers sont désormais les seuls porteurs de projet. Les entreprises du BTP se sont en effet désengagées du projet, sans donner d'autres explications. L'augmentation significative des coûts est peut-être une piste de compréhension : le coût du projet est passé de 17 millions d'euros à son lancement à 37 millions aujourd'hui (Berrier, 2023).

Ces renoncements traduisent également des inquiétudes quant à la pertinence d'un tel projet : en effet, cette nouvelle organisation du fret fluvial (avec rotation des bateliers qui dorment à terre) ne semble pas adaptée au contexte des Hauts-de-France. Ce fonctionnement implique d'avoir des logements disponibles à proximité de la voie d'eau et de garantir la surveillance nocturne ou la navigation permanente de la marchandise (protection vis-à-vis des vols). Si des expériences fructueuses sont menées avec ce type de fonctionnement dans le Doubs notamment, c'est que le contexte y est bien plus approprié : aller-retour sur une même section de 2 kilomètres qui permet aux bateliers de laisser la marchandise – du granulat sans réelle valeur – la nuit quand ils retournent dormir à leur logement. Alors que le CSNE traverse un « désert vert » (Bonnard & Lourme, 2024), il semble bien difficile d'imaginer que le projet Multirégio y soit adapté.

La prévision d'un quadruplement des volumes de céréales transitant sur le canal Seine-Nord à l'horizon 2035 (par rapport au canal du Nord existant) semble donc largement surestimée au regard de la stagnation de la production, de la déliquescence du réseau capillaire et des limites technico-économiques intrinsèques à la filière céréalière. En dépit de ces défauts, le CSNE constitue toujours une grande source d'espoir et de satisfaction pour les céréaliers et l'ensemble de la profession agricole, pour diverses raisons connexes.

Un méga-canal pour un méga-remembrement

Bien que les attentes relatives à la compétitivité de la voie fluviale soient mises en avant dans les différentes études justifiant ce projet, d'autres raisons mettent le CSNE au centre des préoccupations du monde agricole. Comme nous le confie un agriculteur du territoire, « ici, on parle plus du remembrement que du canal en lui-même ». En effet, le CSNE traverse principalement des terres agricoles (2300 hectares seront concernées), et la loi impose d'opérer un remembrement sur un territoire équivalent à 20 fois la surface impactée directement par le projet.

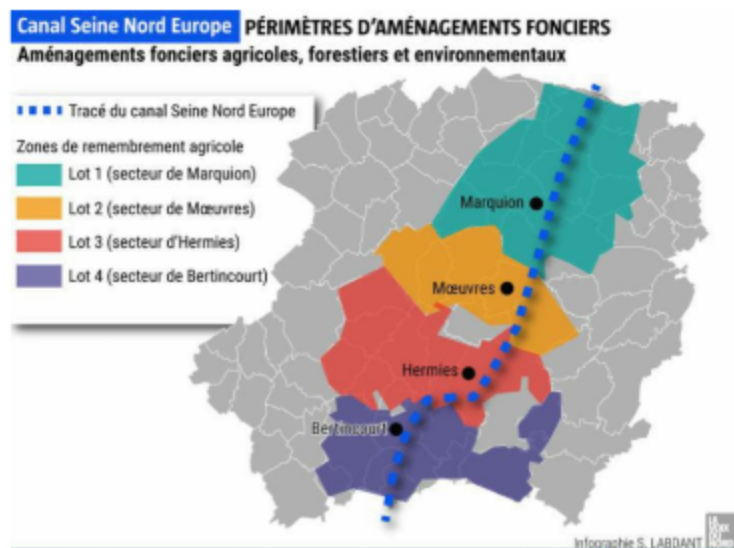


Figure 4. Périmètres des aménagements fonciers

Source : La Voix du Nord, édition du 06/12/2024.

Ce type d'opération, désormais sobrement appelé « aménagement foncier », vise à compenser les pertes de terres agricoles liées au projet de canal Seine-Nord Europe. Ainsi, les Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) s'activent depuis 2002 pour constituer des réserves foncières à proximité du tracé, en profitant des départs en retraite d'exploitants agricoles. Outre la certitude de ne pas perdre de terres, ce type d'opération permet aux agriculteurs de constituer des parcelles plus importantes et de contrecarrer le phénomène d'éclatement des parcelles, alors que le dernier remembrement dans la région remontait à 1974. En redessinant le parcellaire, les agriculteurs s'assurent de plus grands espaces de travail, plus propices à l'augmentation des rendements : « à la fin, tout le monde est content » conclut Philippe Truffaux, agriculteur à Haplincourt (La Voix du Nord, 2024).

Pour autant, l'opération présente certains risques : « il faut savoir s'y placer » nous rapporte un céréalier de la région. Théoriquement, les exploitants sont assurés de retrouver des terres dont la nature et la qualité correspondent à celles perdues. Dans les faits, certains récupèrent des terres de moins bonne qualité, et notamment les agriculteurs bio.

Des retenues d'eau sur les déblais du canal

Le remembrement agricole n'est pas l'unique source d'espoir pour les agriculteurs des Hauts-de-France. En effet, dans le cadre des réflexions menées par la SCSNE avec les chambres d'agriculture sur le devenir des déblais excédentaires, une étude a été menée pour installer des retenues d'eau à proximité du canal. Ces retenues d'eau, similaires à celles vivement contestées dans le Poitou – les « méga-bassines » – visent à répondre aux besoins relatifs à l'irrigation. Quatre sites ont

d'ores et déjà identifiés à la suite d'une étude commanditée par la chambre d'agriculture de la Somme : « la vallée Lardier, la vallée Firmin, la vallée Mayet-Marquet et le Fond d'Ytres. Leur volume utile oscille entre 250 000 et 750 000 m³ » (Fermon, 2021).

Censées répondre à la forte hausse des besoins en irrigation, ces dispositifs techniques ont fait l'objet de vifs débats au regard de leur impact environnemental et des inégalités sociales qu'ils génèrent. Dans le marais poitevin, seuls une poignée d'agriculteurs ont accès à ces retenues, et la justice a récemment reconnu le caractère délétère de 4 projets au regard de la menace qu'ils font peser sur des espèces protégées (LPO, 2024). Si les élus à la chambre d'agriculture ne cachent par leur doutes quant à la capacité à pouvoir remplir ces dispositifs, force est de constater que les retenues d'eau sont perçues par certains acteurs agricoles comme une nécessité pour pérenniser un système agricole confronté aux effets du changement climatique

La filière agroalimentaire

Nous terminerons cette analyse de la filière agricole en mentionnant succinctement les industries agroalimentaires présentes sur le territoire. En effet, les Hauts-de-France comptent de nombreuses activités dédiées à la transformation et la valorisation des produits agricoles. Cette proximité géographique des espaces de production agricole et des espaces de transformation ne semble pas adaptée aux conditions de rentabilité de la voie d'eau, qui est performante sur des distances comprises entre 100 et 800 km (Setec, 2013). Ainsi, la filière agro-alimentaire peut être alimentée par la production locale, mais elle le sera généralement par camions, en raison des faibles distances en jeu et des coûts relatifs à la rupture de charge.

Cela ne veut pas dire pour autant que ce secteur ne s'empare pas du CSNE. Ainsi, l'usine Ecofrost, spécialisée dans la production de frites surgelées, est en cours de construction à Péronne (80). Cette localisation devrait permettre à l'entreprise d'écouler sa production directement par la voie d'eau, comme le confirme un des directeurs « de plus, on sera au pied du Canal Seine-Nord pour nos exportations » (Daif, 2024). A Languevoisin, un groupement de céréaliers porte le projet de transformation du silo bord-à-canal en véritable plateforme agri-logistique, avec une augmentation de la taille des quais, et l'installation de différentes usines, dont le projet FertigHy. Cette usine d'engrais chimique de 20 hectares, classée Seveso haut, représente un budget d'1,3 milliards d'euros et devrait voir le jour en 2027 (Leurs, 2024). Ses promoteurs défendent la nécessité d'alimenter les agriculteurs en engrais, tout en profitant de l'accès à la voie d'eau pour écouler ses productions de l'ordre de 500 000 tonnes/an (Site internet du projet FertigHy, 2025).

Enfin, il convient de rappeler que l'infrastructure du CSNE n'est pas uniquement perçue comme propice pour les politiques exportatrices des céréaliers. Dans son rapport paru en 2013, le député Pauvros souligne la possible utilisation du canal comme voie d'importation de céréales de

moindre qualité à destination de l'agroalimentaire : « en flux retour, des céréales de moindre qualité pourraient être importées à des fins de transformation entraînant une création de valeur ajoutée sur les territoires français. » (Pauvros, 2013, p. 14) Si aucun mouvement de ce type n'a pour l'instant été recensé, il convient de souligner que les promoteurs du CSNE considèrent plausible l'hypothèse d'un approvisionnement étranger de céréales à des fins de transformation. Cela souligne clairement la mise en concurrence produite par une telle infrastructure, qui ouvre la possibilité d'importer des céréales produites à des milliers de kilomètres. A l'instar des accords de libre-échange, le CSNE s'inscrit dans une politique de mondialisation qui verrouille une certaine trajectoire technique : si les céréales ukrainiennes sont moins chères, les céréaliers français n'auront d'autres choix que de s'aligner sur ces prix – et donc sur ces méthodes de production – pour espérer écouler leurs productions.

En somme, le canal Seine-Nord Europe a toujours été perçu comme une opportunité par la filière céréale, dans une visée exportatrice (baisse de coûts), mais aussi comme une occasion de pérenniser le système productif existant. La filière céréale entretient d'ores et déjà des liens étroits avec la voie fluviale. Les céréaliers, seuls acteurs économiques ayant été démarchés par VNF/SCNSE au sujet du CSNE³⁹, investissent également dans la construction de bateaux (projet Multirégio) pour maintenir l'utilisation du réseau Freycinet (menacé par le passage à échelle relatif à l'introduction du grand gabarit). Aussi, la filière céréalière compte bien s'approprier le canal Seine-Nord en investissant massivement dans les infrastructures bord-à-canal ; des industriels de l'agroalimentaire s'installent déjà pour baisser les coûts de l'exportation, et, si la rentabilité était intéressante, importer des céréales produites à l'étranger (Pauvros, 2013).

Même si les prévisions de la SCSNE sur les volumes transportés sur le CSNE semblent démesurées au regard de la stagnation des volumes produits dans la région et des volumes actuellement transportés sur le canal du Nord, le corps agricole semble accueillir le projet avec enthousiasme. Tout d'abord, l'infrastructure devrait permettre de réduire les coûts logistiques de la production céréalière – même si des doutes subsistent quant à la valeur des péages. En outre, la mise en œuvre du canal Seine-Nord, à partir de fonds publics, permettra la réalisation de projets connexes qui pérenniseront le modèle productif intensif. La mise en œuvre d'un remembrement agricole et la

³⁹ Consciente de l'importance de la filière céréales pour l'utilisation de la voie d'eau, VNF semble avoir consacré ses efforts sur les acteurs de la filiale, comme en témoignent les travaux de C.Lesniak. Sur les 72 responsables logistiques des Hauts-de-France interrogés, seuls les céréaliers ont été démarchés par VNF pour présenter les opportunités commerciales du CSNE : « Lors de nos échanges avec les [72] responsables logistiques dans le cadre de nos entretiens, nous nous sommes rendu compte que le démarchage commercial dans le contexte du Canal Seine-Nord Europe était concentré sur un secteur en particulier : celui de la filière céréalière. Les seules entreprises qui ont été en contact avec VNF étaient des entreprises de ce secteur et la prise de contact était uniquement à but commercial (achat de terrain proche du Canal, implantation d'usine). » (Lesniak, 2023, p. 185).

possible réutilisation des déblais excédentaires pour y développer des retenues d'eau retiennent l'intérêt des exploitants pour pérenniser ce modèle productif.

La filière BTP

Aux côtés de la filière céréales, le secteur de la construction est généralement présenté comme un grand bénéficiaire du CSNE. Que ce soit pour sa réalisation (approvisionnement en matériaux et réalisations des travaux notamment) ou pour son utilisation, le CSNE présente de nombreux intérêts pour le BTP.

En effet, le transport de matériaux de construction peut être très adapté à la voie fluviale compte-tenu de son conditionnement (vrac) et de l'ampleur des volumes concernés. Bien que le camion est souvent utilisé en raison de la disponibilité de la ressource⁴⁰, la proximité de l'Ile-de-France et des besoins spécifiques en produits d'extraction peuvent rentabiliser le recours au fret fluvial. Par ailleurs, la voie d'eau offre des garanties quant à la vitesse d'approvisionnement des bassins de consommations, alors que « la filière BTP dit souffrir de la congestion routière pour l'approvisionnement des chantiers » (Pauvros, 2013, p. 14).

Un chantier profitable qui ouvre de nouveaux horizons à la filière

Si le BTP s'est montré particulièrement intéressé par le projet, c'est d'abord en raison du chantier en lui-même. La construction du CSNE est ainsi une opportunité pour la filière du BTP au regard de l'ampleur du projet : 12 millions de tonnes de granulats seront nécessaires (Setec, 2013, p.22) et 78 millions de mètres cubes seront déblayés, soit l'équivalent de 10 tunnels sous la Manche. Plus grande opération de travaux jamais réalisée en France, la simple réalisation du CSNE constitue une opportunité rêvée pour la filière BTP. Alors que les travaux préparatoires ont commencé, des quais sont déjà construits sur le canal du Nord pour acheminer les matériaux nécessaires (InfoNord, 2024).

Au-delà de la phase de chantier, qui sera nécessairement bénéfique pour les acteurs du BTP, le CSNE est vu comme une opportunité pour rendre accessible les bassins de production éloignés, et notamment les « trois bassins de l'arc nord : bassins de Marquise, de l'Avesnois et du Tournaisis en Belgique » (Setec, 2013, p. 22). Une nouvelle fois, ce sont les économies réalisées par la massification via le grand gabarit qui rendent *économiquement accessibles* ces espaces déjà relativement proches de la voie fluviale. Ces nouveaux bassins devraient permettre d'alimenter la région francilienne, même si elle ne constituerait pas la source principale : « Le canal viendrait sécuriser les approvisionnements de la capitale, notamment dans le cadre des projets prévus au titre du Grand Paris, en offrant une alternative

⁴⁰ Comme le résume la Setec, « La disponibilité de la ressource fait que le granulat est un produit relativement bon marché qu'on ne transporte généralement pas sur de longues distances. Le coût du transport rendrait vite les produits transportés non concurrentiels par rapport aux produits plus proches. » (p. 21, Setec, 2013).

à la Seine.[...] Cependant, l'axe Seine, avec les granulats issus des gisements marins, restent la voie en devenir » (p.27, Pauvros 2013).

Des prévisions surestimées ?

A l'instar de la filière céréales, la SCSNE prévoit une augmentation très conséquente des volumes de granulats transportés sur l'axe Seine-Nord, avec une multiplication par 10 entre 2023 et 2035 (de 0,552 million de tonnes sur l'actuel canal du Nord à 5,2 Mt).

Alors que le trafic de granulats sur le canal du Nord stagne sous la barre du million de tonnes transportées depuis près d'une quinzaine d'années, les promoteurs du CSNE comptent sur le passage au grand gabarit pour relancer cette activité. Outre les très grandes incertitudes mentionnées lors du préambule, une analyse des dynamiques actuelles nous permet de douter de ces prévisions.

Tout d'abord, il convient de noter que les besoins de la région des Hauts-de-France sont relativement constants : les dernières prévisions de la Picardie (Département de l'Oise, 2015) donnaient à voir une augmentation de 2 % sur les 10 prochaines années (2007-2017), alors que les besoins du Nord-Pas-de-Calais devaient augmenter de 7,3 Mt sur les 10 prochaines années (2015 - 2025) (Région du Nord-Pas-de-Calais, 2015) en raison notamment des grands chantiers⁴¹. Une fois ces infrastructures réalisées, tout porte à croire que les besoins retrouveront leur niveau antérieur. Si les besoins régionaux restent relativement constants, il semble difficile d'imaginer comment les seuls besoins de l'Ile-de-France pourraient justifier les prévisions du CSNE.

En effet, les besoins de la région francilienne stagnent également (Figure 5). Si les prévisions du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France prévoyaient en 2013 une augmentation de 20 % des besoins de granulats d'ici 2030⁴², les données récoltées entre 2015 et 2021 laissent apparaître une certaine décroissance.

⁴¹ Le CSNE nécessitant 8 Mt et l'extension du port de Dunkerque, 4,2 Mt

⁴² D'après les documents officiels, « les besoins en matériaux vont considérablement augmenter (+ 20 % environ pour les granulats selon les estimations, en considérant une faible part de matériaux alternatifs) » (Région Ile-de-France, 2013)

Tableau 2.16. Comparaison des flux de granulats en 2021 et en 2015

	2021			2015			Masse 2021 / Masse 2015	
	kt	t/hab	%	kt	t/hab	%	kt	t/hab
Extraction de granulats de carrières	7 042	0,6	35	10 138	0,8	46	-31 %	-32 %
Importations nettes de granulats de carrières	7 756	0,6	39	7 451	0,6	34	4 %	2 %
Granulats recyclés	5 080	0,4	26	4 250	0,4	19	20 %	17 %
Ensemble	19 878	1,6	100	21 839	1,8	100	-9 %	-11 %

Figure 5. Comparaison des flux de granulats entre 2015 et 2021

Source : Institut Paris Région, 2024.

Ces chiffres semblent s'inscrire dans la continuité de l'évolution de la consommation en matériaux de construction de la région francilienne (Figure 6).

ÉVOLUTION DE LA CONSOMMATION FRANCILIENNE. 1974-2015

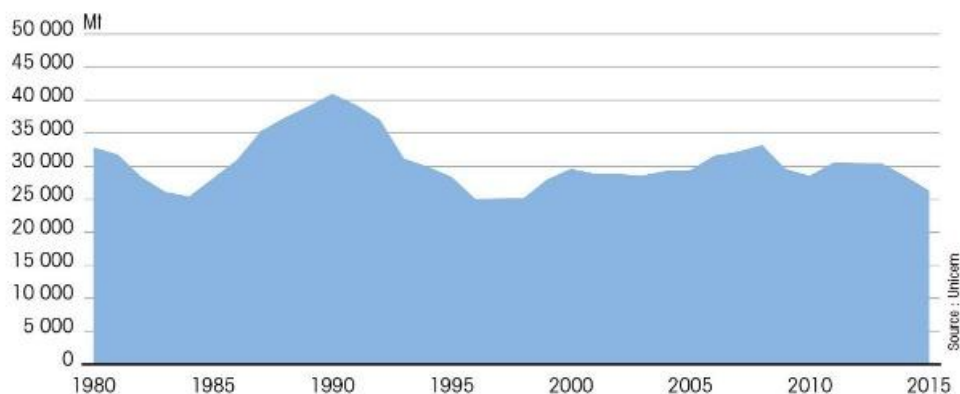


Figure 6. Evolution de la consommation francilienne de granulats entre 1974 et 2015

Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme, 2019.

Cette relative stagnation de la consommation de matériaux de construction doit être analysée au regard de la nette décroissance de la production des carrières franciliennes, qui est elle-même en partie contrebalancée par l'augmentation du recyclage des matériaux : la demande francilienne stagne, sa production interne baisse mais elle est compensée par le développement du réemploi. Ainsi, les importations de granulats de l'Ile-de-France n'ont augmenté que de 2 % entre 2015 et 2021 (Institut Paris Région, 2024).

Il faut également prendre en compte que l'Ile-de-France importe ces granulats depuis l'ensemble de la France : le périmètre concerné par le Seine-Escaut (Picardie, Nord Pas-de-Calais et Belgique) fournit à peine un quart des importations totales du bassin francilien (3,15 millions de tonnes en 2010). Alors que les besoins internes sont quasi-constants, que les importations de l'Ile-de-France stagnent et qu'un quart seulement proviennent des Hauts-de-France et de la Belgique,

comment envisager que les volumes transportés par le canal Seine-Nord Europe soient 7 fois supérieurs à ceux observés actuellement sur le canal du Nord ?

Enfin, il convient de questionner la pertinence de présenter toute augmentation de trafic comme un report modal alors qu'une partie des importations franciliennes de granulats depuis les Hauts-de-France est déjà réalisée par le rail. Cette logistique ferroviaire s'est concrétisée récemment (La Voix du Nord, 2022) et permet d'acheminer efficacement les granulats vers la région francilienne, avec près de 2 millions de tonnes annuelles⁴³.

En somme, le chantier du CSNE représente une opportunité de réalisation inédite pour les acteurs du BTP, compte-tenu de son ampleur et de sa nature. En ce qui concerne le trafic sur le canal mis en service, les prévisions de la SCSNE semblent nettement surévaluées, compte-tenu de la stagnation de la demande francilienne et interne aux Hauts-de-France. Par ailleurs, les grandes incertitudes autour de la rentabilité économique du CSNE questionnent la capacité de l'infrastructure à rendre accessible de nouveaux bassins de production, dont certains approvisionnent déjà l'Île-de-France par la voie ferroviaire.

La filière conteneurs

L'un des principaux arguments du canal Seine-Nord Europe concerne le transport de conteneurs. En effet, l'ouverture d'une liaison à grand gabarit est conçue pour permettre une fluvialisation des flux conteneurisés. Comme l'indiquait Setec en 2013 : « [Le CSNE] crée les opportunités pour le mode fluvial, mais aussi ferroviaire via le réseau de PFM, de se positionner sur le transport de conteneurs sur un axe nord-sud jusqu'ici uniquement routier et saturé » (Setec, 2013, p.32).

Selon les prévisions de trafic attendues en 2035 sur le CSNE, la part de conteneurs devrait être multipliée par 60 par rapport au trafic existant sur le canal du Nord, passant de moins de 0,038⁴⁴ à 2,291 millions de tonnes. Cette forte croissance est censée se poursuivre jusqu'en 2070, pour atteindre 8,634 millions de tonnes. Ces prévisions feraient du conteneur un des principaux utilisateurs de la voie d'eau, derrière la filière céréales et les produits du BTP. Preuve de la centralité de ce flux dans l'imaginaire des promoteurs, les supports de communication du CSNE mettent en valeur des péniches transportant des conteneurs, invisibilisant presque l'existence du vrac. Pour autant, plusieurs éléments nous invitent à relativiser ces promesses et la création de tels flux.

⁴³ Les carrières du Boulonnais exportent ainsi au moins 1,8 millions de tonnes pour les chantiers du Grand Paris. « Le gros client du moment, ce sont les chantiers du Grand Paris, et ses 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro. 1,8 million de tonnes de granulats y sont consacrées, soit environ 30 trains hebdomadaires. » (Dubromel, 2021).

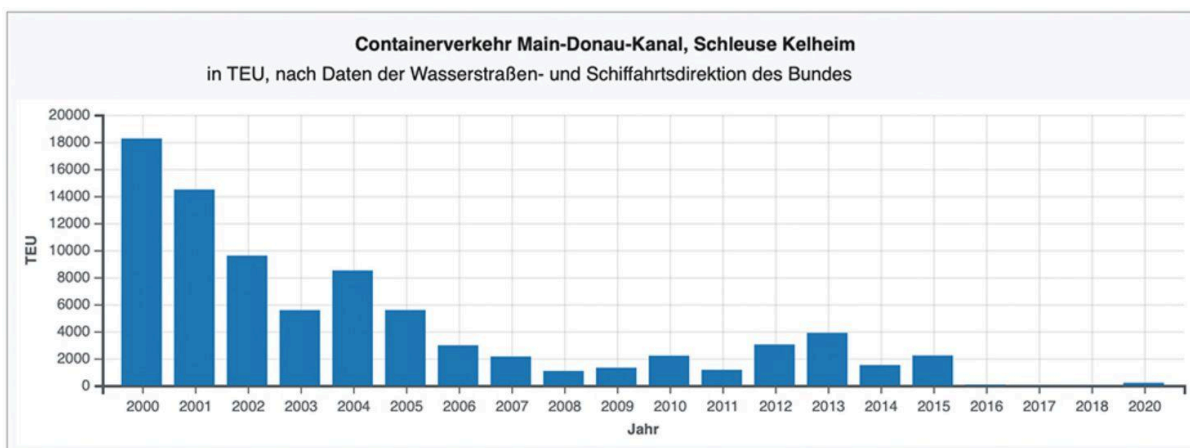
⁴⁴ Ce chiffre de 0,038 millions de tonnes regroupe la catégorie des « conteneurs, colis lourds et diverses » dans les données fournies par VNF. Rien n'indique donc qu'il existerait un quelconque trafic de conteneurs actuellement.

Des ponts trop bas ?

Si le canal Seine-Nord Europe entend ouvrir un axe de transport de conteneurs, c'est en raison du très grand gabarit qu'elle autorise. Contrairement aux pondéreux, les paramètres essentiels à considérer ici sont la largeur de la péniche et le tirant d'air. En effet, une des conditions essentielles de la rentabilité du transport de conteneurs tient aux nombres de conteneurs pouvant être empilés.

Ce paramètre dépend donc de la hauteur libre sous les ponts sur le tracé du canal, un empilement de 3 étages nécessitant une hauteur libre de 7 mètres. L'ensemble des bateliers rencontrés au cours de ce travail nous ont ainsi signifié que ce paramètre était essentiel pour assurer la rentabilité du transport : « Les deux premiers étages remboursent les coûts relatifs au transport (péages et carburant notamment), le troisième permet au batelier d'être rentable », témoigne ainsi un affréteur. Ces exigences techniques se trouvent sur l'ensemble des liaisons fluviales à grand gabarit, à l'instar de la Seine. Ainsi, une hauteur de pont trop faible peut annihiler toute possibilité de transport, à l'instar des ports d'Évry-Courcouronnes et Montereau-Fault-Yonne : « en amont des ponts parisiens, le tirant d'air permet seulement le passage de deux hauteurs de conteneurs. Bien qu'ils disposent des outils pour recevoir et gérer des trafics de conteneurs assez importants et qu'Évry soit idéalement situé à proximité des grands sites logistiques de l'Est francilien, ces terminaux demeurent sans activité » (FNAU, 2021, pp.71-72).

Le canal Rhin-Main-Danube constitue un autre exemple de liaison à grand gabarit limitée à deux couches de conteneurs. Achevée en 1992 après des décennies de travaux, cette infrastructure de 170 kilomètres devait permettre le passage de milliers de conteneurs. Cependant, la réalité a été plus dure : « La fonction de report modal, que ses promoteurs escomptaient, n'a pas joué sur le canal Rhin-Main Danube : moins de 7 000 conteneurs annuels » (Dujardin, 2015, p.75). À l'ouverture de l'infrastructure, quelques milliers de conteneurs ont transité, avant que ce flux ne s'essouffle jusqu'à être réduit à peau de chagrin (Figure 7).



Der Containerverkehr ist praktisch zum Erliegen gekommen. (Quelle: [wikipedia](#))

Figure 7. Evolution du trafic de conteneurs sur le Rhin-Main-Danube, à l'écluse de Kelheim

Source : Wikipédia, 2025.

Une mise à jour des données montre que l'écluse de Kelheim, sur le Main-Danube, n'a vu passer que 207 EVP en 2023 (WSV, 2023, p.35), confirmant la non-viabilité du transport de conteneurs sur une liaison limitée à deux étages.

Compte-tenu de ces impératifs économiques, les franchissements du canal Seine-Nord Europe ont été conçus pour permettre le transport de trois étages de conteneurs. Pourtant, la liaison Seine-Escaut, dont le CSNE n'est qu'un maillon (107 kilomètres sur 1110 kilomètres), ne permettra d'accueillir que 2 étages de conteneurs. En effet, il existe un très grand nombre de ponts ne permettant pas le passage de trois étages, à l'instar du Pont Solférino à Compiègne. En amont ou en aval du canal Seine-Nord, près de 168 ponts⁴⁵ bloquent le passage de convois fluviaux rentables transportant des conteneurs. Les autres projets en cours sur la liaison Seine-Escaut sont quant à eux dimensionnés pour avoir une hauteur sous pont de 5,25 mètres : par exemple, le projet de Mise Au Gabarit Européen de l'Oise (MAGEO), entre Creil et Compiègne, a été déclaré d'utilité publique selon ces standards. De la même manière, les travaux de mise au gabarit du pont-rail de Mours (95, en aval du CSNE) prévoient de le réhausser à une hauteur libre de 5,25m (SCNF Réseau, 2024).

Sommée de donner plus d'explications par la commission d'enquête en 2024, la SCSNE se défend en s'appuyant sur le l'exemple de l'Escaut : « L'itinéraire complet de la liaison Seine-Escaut permettra le chargement de deux couches de conteneurs du fait de la hauteur des ponts sur l'Oise et les canaux du Nord-Pas-de-Calais. Il s'agit déjà d'une offre compétitive (cf. le développement des trafics

⁴⁵ D'après le SCSNE, « 21 ponts sur l'Oise, 147 ponts sur les différentes branches du réseau à grand gabarit du Nord-Pas de Calais » seraient concernés par le projet de relèvement des ponts permettant le passage de trois étages de conteneurs. (SCSNE, 2024, p. 49).

dans le Nord de la France sur les ports de Lille ou de Valenciennes) et d'un progrès majeur car aucun trafic de conteneurs n'est possible sur le canal du Nord ». (Commission d'Enquête, 2024, pp.48-49).

S'il existe bien un marché du transport de conteneurs sur le bassin de l'Escaut, limité à deux couches de conteneurs, cette compétitivité tient à plusieurs facteurs. Tout d'abord, il faut souligner l'importance et le poids des aides publiques. Que ce soit le gouvernement wallon, qui subventionne les exploitants de lignes régulières de transport fluvial de conteneurs au départ d'un terminal wallon (12€ pour un EVP à 40€ pour un 45 pieds (Aides aux entreprises en Wallonie, 2025), ou le Ministère de l'Ecologie (en 2025, le montant unitaire était fixé à 25€, mais de nombreuses conditions doivent être remplies et peuvent limiter le montant perçu⁴⁶), le transport combiné est aidé par des fonds publics. Ces derniers sont essentiels pour la viabilité du fret, comme en témoigne la CCI des Hauts-de-France : « la fin de ces dispositifs d'aide en France serait catastrophique pour l'avenir de ce mode de transport. De nombreux services seraient alors voués à disparaître en raison de prix proposés nettement supérieurs à ceux affichés par le mode routier » (CCI des Hauts-de-France, 2016, p. 26). Dans le cas de l'Escaut, la proximité géographique avec la frontière et le différentiel des aides (40€ contre 25€ maximum en France) favorisent donc le fret de conteneurs et les terminaux belges.

Un autre facteur d'importance est la densité du réseau couplée aux petites distances en jeu. En effet, le bassin de l'Escaut jouit d'une position préférentielle au regard de sa proximité avec les grands ports du Nord. Dans un petit réseau, placé au cœur d'un pôle d'échange très dense, et qui compte un dénivelé trois fois inférieur au CSNE (et donc minimise le temps passé aux écluses), le transport de conteneurs peut-être rentable. Ainsi, la vitesse de transport, qui est inversement proportionnelle à la distance dans le cas d'une comparaison fluvial-routier, est un facteur clé : « le report modal des conteneurs (marchandise riche) n'est réalisable que si la distance parcourue l'est dans les délais compétitifs auxquels s'obligent l'industrie et le commerce par une gestion à flux tendus. » (Dujardin, 2014, pp. 72-73). La situation géographique et la typologie du canal Seine-Nord rendent le bassin de l'Escaut difficilement comparable à celui du CSNE.

Alors, la hauteur des ponts en amont et en aval du CSNE semblent être un facteur limitant important pour voir se développer un trafic de conteneurs sur cet axe, pourtant capital dans les prévisions de la SCSNE.

⁴⁶ Notons que ces aides s'appliquent aux unités de transport intermodal (UTI), définies comme « une unité de chargement (conteneur, caisse mobile, semi-remorque) ou un véhicule routier (camion, remorque, train routier, ensemble articulé) » (Ministère de l'Ecologie, 2011).

Un marché dominé par le ferroviaire

Enfin, il convient de s'intéresser aux marchés que le canal Seine-Nord Europe pourrait concurrencer en développant le transport de conteneurs. Une nouvelle fois, c'est le ferroviaire qui devrait pâtir d'un développement – s'il advenait – du fret fluvial de conteneurs. En effet, le ferroviaire prend en charge deux tiers du transport terrestre de conteneurs en métropole (Figure 8). La conteneurisation du fluvial serait donc une atteinte à ce qu'il reste de vitalité au fret ferroviaire

Figure E1-4 **Évolution du transport de conteneurs par mode en métropole**

Niveau en milliards de tonnes-kilomètres pour le transport terrestre et en millions de tonnes pour le transport maritime, évolutions en %

	Niveau 2022	Évolutions annuelles			Évolution annuelle moyenne
		2020	2021	2022	2022/ 2017
Transport terrestre (en milliards de tonnes-kilomètres)					
Routier	5,5	- 17,7	3,4	7,3	- 1,8
Ferroviaire	12,3	- 1,6	17,6	0,5	9,6
Fluvial	0,5	- 21,0	0,9	8,0	- 4,4
Total conteneurs	18,3	- 8,0	12,6	2,7	4,8
Transport total ⁽¹⁾	210,3	- 4,5	5,3	- 0,4	0,5
Transport maritime (en millions de tonnes)					
Conteneurs	58,4	- 13,3	23,7	- 1,6	1,0
Marchandises totales	341,2	- 13,4	4,3	5,0	- 1,4

⁽¹⁾ Transport routier de plus de 3,5 tonnes sous pavillon français, transport ferroviaire et transport fluvial totaux.
Sources : SDES ; VNF

Figure 8. Répartition modale du transport terrestre de conteneurs

Source : SCSNE, 2023.

En somme, l'incohérence des gabarits de la liaison Seine-Escaut en termes de tirant d'air est incompatible avec les seuils de rentabilité du transport de conteneur (3 étages minimum). En outre, un trafic de conteneurs intra-CSNE semble improbable compte tenu de la structure économique du territoire et des hypothèses de transit (70 %) formulées par la maîtrise d'ouvrage. Dans l'hypothèse où de telles contraintes de tirant d'air seraient levées (ce qui demanderait de très importants travaux pour relever les 178 ponts concernés dont le coût n'a pas été chiffré par la maîtrise d'ouvrage), le canal Seine-Nord viendrait là encore concurrencer le fret ferroviaire, qui transporte $\frac{2}{3}$ des conteneurs circulant sur la voie terrestre en France.

Nous avons donc proposé une perspective critique sur les prévisions de trafic sur les trois piliers du trafic attendus par la maîtrise d'ouvrage : les céréales, les granulats et les conteneurs. Si la massification du transport peut présenter des avantages pour les marchandises en vrac, il semble que le réseau Seine-Escaut ne soit pas adapté au transport de marchandises conteneurisées ; cette possibilité viendrait en outre concurrencer le fret ferroviaire, en position de force sur ce marché.

Malgré certains avantages économiques, il semblerait que la croissance de trafic prévue par les études, qui se fondent sur une augmentation incertaine de compétitivité de l'offre, soit totalement invraisemblable. Considérant l'état de la demande dans les filières céréalières et granulats, les hypothèses – supposant une véritable explosion des trafics – ne sont en connexion avec aucune réalité tangible du marché.

Au-delà des promesses de report modal et d'enlever des camions de la route, la maîtrise d'ouvrage du projet promet la création d'un grand nombre d'emplois. Comme nous l'avons abordé dans la partie précédente, il est attendu que le dynamisme économique « généré » par la mise en service du canal crée de nombreux emplois : 45 000 trente ans après mise en service. Un premier élément évident nous permet de questionner cette affirmation : le dynamisme économique attendu par l'explosion des trafics soit à questionner, tant cette explosion semble avoir été surestimée.

Comme nous l'avons étudié dans la partie précédente, les 45 000 emplois promis découlent de la création de 6 000 emplois directs, 10 ans après mise en service. La répartition de ces emplois directs est la suivante : 700 dans le tourisme, 2 000 dans la batellerie et 3 200 dans les plateformes logistiques multimodales. Avec plus de dix ans de recul historique sur ces études, nous pouvons désormais étudier les dynamiques observables dans deux secteurs qui représentent plus de 85 % des emplois directs attendus : la batellerie et la logistique.

C. Un canal pour un renouveau de la batellerie ?

Le canal Seine-Nord est avant tout un projet de choc d'offre : en proposant une infrastructure de transport qui permet d'accueillir des bateaux à grand gabarit, ses promoteurs espèrent créer un fort appel d'air, entraînant plus de trafic, donc plus de dynamisme économique et *in fine* plus d'emplois. Dans ce scénario, la batellerie serait une des filières profitant largement de la mise en œuvre d'une telle infrastructure ; une forte création d'emploi est alors attendue dans le secteur (Figure 9). Rémi Pavvros résume ainsi cette situation : « en reliant les bassins Seine/Oise et Nord-Pas-de-Calais/Benelux, le Canal Seine-Nord Europe permettra de créer un effet réseau de voies fluviales à grand gabarit interconnectées de première importance. En ouvrant ces perspectives de marché à la batellerie française, l'investissement dans les grands bateaux sera relancé. » (Pavvros, 2013, p. 38)

Pour pouvoir suivre l'augmentation de charge du canal, il est estimé que la cale devra être augmentée de

250 bateaux à grand gabarit à l'échelle française (Setec, 2013, p. 75). Cet investissement massif dans le fluvial serait générateur de fortes retombées socio-économiques : « l'équipement et la maintenance de la flotte constitueront une activité pérenne pour les chantiers navals de construction. 2500 emplois pourraient être créés à l'horizon 2020 » (Deleu, 2012, p. 10). Cette citation est issue d'une note de valeur produite par Benoît Deleu, ingénieur polytechnicien anciennement à VNF, aujourd'hui directeur technique à la société du canal Seine-Nord Europe.

Segment	Emplois 2008	Emplois 2025	Ecart
1 Organismes du transport pour le fret	390	507	117
2 Opérateurs de navigation; transports pour le fret	2108	3373	1265
3 Manutention portuaire ; entreposage et stockage	2217	3991	1774
4 Opérateurs de navigation ; transports pour les passagers	1189	1665	476
5 Chantiers navals ; construction et maintenance	617	858	241
6 Louage de bateaux de plaisance	1158	1077	-81
TOTAL	7679	11471	3792

Figure 9. Répartition des emplois dans la filière fluviale 5 ans après MES

Source : Setec, 2013, p. 74.

En comparant ces hypothèses (2 500 emplois générés) avec celles produites par Entreprendre Pour le Fluvial (Figure 9), Setec retient l'hypothèse de 2 000 emplois créés dans la batellerie 10 ans après MES⁴⁷. Considérant que les opérations de manutention portuaire, entreposage et stockage sont comptées dans les emplois des PFM, en 2008, on décompte 3 115 emplois dans le secteur du fret fluvial (Figure 9). La création de 2 000 emplois représenterait donc une augmentation de 64 % des emplois du secteur, par la simple ouverture d'un tronçon de 107 km. Notons que la situation de la batellerie s'est nettement dégradée depuis 2008.

Dans quelle mesure ces hypothèses, très fortes et à rebours des tendances contemporaines, s'ancrent-elles dans la réalité de la filière, quelle appropriation pouvons nous attendre de l'infrastructure ?

Une flotte de petit gabarit, en peine d'attractivité

Comme nous le mentionnions en première partie de ce rapport, la flotte fluviale française est très majoritairement à petit gabarit : « la France a un réseau d'une longueur équivalente à l'Allemagne et aux Pays-Bas avec 6 700 km de voies fluviales, mais son réseau est dominé par des voies de petit gabarit accessible aux bateaux de type Freycinet (entre 250 et 400 tonnes). De fait, la flotte française, adaptée à une grande partie du réseau, est majoritairement de petite taille. » (Pauvros, 2013, p. 38) En outre, les entreprises fluviales françaises sont elles aussi des petites structures : en 2023 on comptait

⁴⁷ 5 ans après MES, EPF table sur + 1623 emplois dans la batellerie de fret (catégories 1, 2 & 5)

encore 636 entreprises de fret (CCNR, 2024). Cela s'explique par le caractère encore artisanal de la batellerie française. Cette structure d'entreprises fait de la France le deuxième pays européen en termes de nombre d'entreprises de transport fluvial.

Flotte française

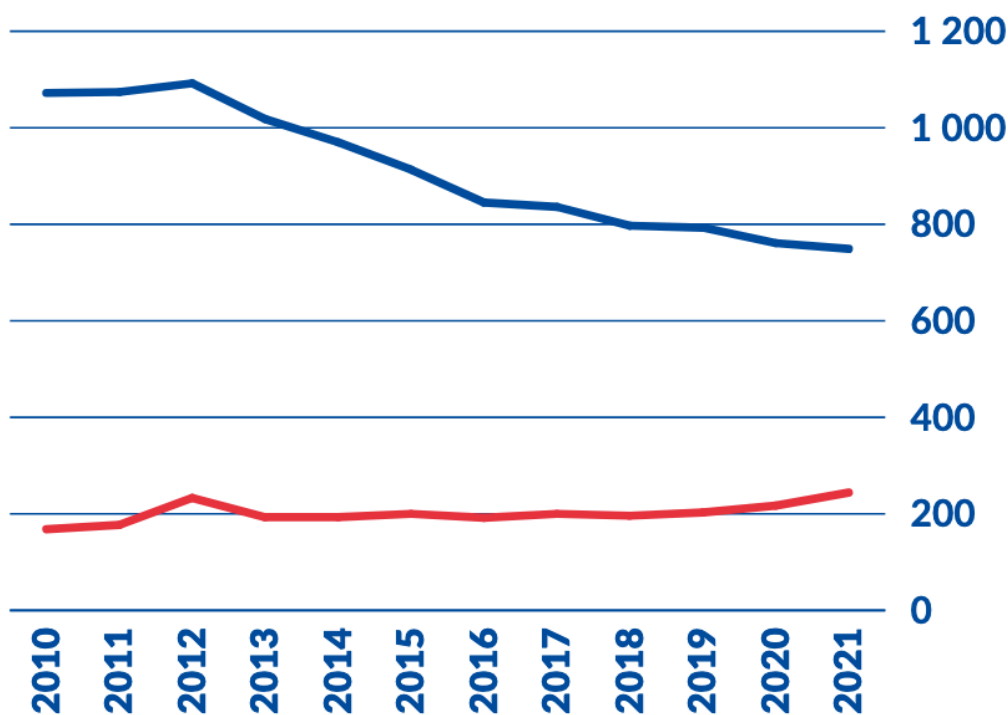


Figure 10. Évolution de la flotte française de transport fluvial (rouge > 1 500t, bleu < 1 500t)

Source : CCNR, 2022, p. 92.

En outre, comme nous le mentionnions en première partie, la batellerie rencontre de grandes difficultés de recrutement, le métier souffrant d'un très fort déficit d'attractivité. La profession a en effet perdu plus d'un quart de ses effectifs en 17 ans. Les membres du secteur sont en peine et craignent que cette pénurie s'aggrave au cours des années⁴⁸. Ainsi, il semblerait que l'explosion des effectifs dans la filière par la mise en service du canal Seine-Nord Europe soit une pure spéculation. En effet, aucune tendance ne permet de prédire de telles augmentations. En revanche, le canal Seine-Nord Europe ne sera certainement pas sans conséquence pour la profession. Alors, dans quelle mesure la filière va se trouver transformée, dynamisée ou pénalisée par la mise en œuvre par un tel chantier ?

⁴⁸ Voir notamment l'appel d'Entreprises fluviales de France : « Transport fluvial cherche bateliers désespérément » (2022) disponible au lien suivant : <https://entreprises-fluviales.fr/cherche-bateliers-desesperement>

Une phase de chantier en demi-teinte

Dans un premier temps, le chantier du canal semble être une opportunité importante pour la profession. En effet, l'infrastructure va mobiliser 12 millions de tonnes de granulats (Setec, 2013) et nécessitera la mise en œuvre d'imposantes pièces d'ouvrages d'art. Ainsi, la batellerie verrait le nombre de ses contrats augmenter, avec une possibilité d'alimenter le chantier durant une dizaine d'années. En outre, l'évacuation des déblais semble aussi être une opportunité importante pour la filière. Pour alimenter le chantier, des quais devront aussi être rénovés le long du canal du Nord, augmentant dès lors la qualité de l'infrastructure existante.

En revanche, à un horizon 2030, le canal du Nord devra être bloqué entre 18 et 24 mois, pour raccorder le canal Seine-Nord Europe. Comme nous l'avons mentionné, cette fermeture à la circulation représente un énorme point noir pour la profession, qui se voit privée de marchés pendant une période très importante – certainement trop importante pour des artisans à leur compte. Alors, il est fortement probable que cette fermeture donnera lieu à des départs anticipés, là encore pas forcément renouvelés, et donc à une chute toujours plus importante du nombre de bateliers.

Une mise en concurrence avec des mastodontes

La mise en service du canal Seine-Nord aura un effet direct : la mise en lien des bassins de la Seine et de l'Escaut. Or, la batellerie française qui navigue sur un réseau actuellement à petit gabarit va se voir mise en concurrence avec une batellerie belge et néerlandaise bien plus nombreuse et surtout, bien plus grosse (Figure 11).

Flotte	Bateaux de petite taille (≤1 500 t)	Nombre total de bateaux à cargaison sèche	Pourcentage de bateaux de petite taille sur la base de leur nombre
Flotte néerlandaise	1 787	3 470	41,1 %
Flotte allemande	1 507	2 004	75,2 %
Flotte française	749	993	75,4 %
Flotte belge	510	949	53,8 %
Flotte suisse	4	8	50,0 %

Figure 11. Structure des flottes par pays en 2020

Source : CCNR, 2022.

Ce différentiel de préparation à l'ouverture d'une liaison à grand gabarit aura une conséquence directe : la domination des flottes belges et néerlandaises sur ces axes. Prosaïquement, une personne de métier nous rapportait : « ils vont se faire bouffer ». Ainsi, cette mise en concurrence ne pourra pas profiter à court terme à une flotte française peu préparée au grand gabarit.

De plus, la mise en service de cette liaison à grand gabarit est concomitante avec un abandon croissant du fluvial à petit gabarit. Comme nous l'avons abordé en première partie de ce rapport, on observe un état de déliquescence avancée du réseau Freycinet, pourtant outil de travail de nombreux bateliers. En créant une telle autoroute à bateaux et en investissant autant de ressources dans un unique chantier, on observe un désengagement de plus en plus assumé vis-à-vis de ce réseau considéré comme secondaire, voire un reliquat du passé. On nous témoigne ainsi : « VNF se désengage et veut se désengager du réseau à petit gabarit, par exemple, quand on va vers Reims l'été, c'est rempli d'algues, il faut s'arrêter, demander à un bateau d'enlever les algues etc. ». Ces propos font donc écho à la politique de dénavigation menée : « la loi d'orientation des mobilités, le conseil d'orientation des infrastructures sur les mobilités au quotidien propose dans son rapport (au point 3.5.3) remis le 1er février 2018, d'engager une politique de “dénavigation” sur les 20 % du réseau les moins circulés » (Giovannini, 2021, p. 66). Malgré les cris d'alerte de la profession, il semblerait que ce réseau capillaire, pourtant essentiel au transport fluvial, soit condamné à disparaître.

Ainsi, la profession de la batellerie artisanale française se voit confrontée à un ultimatum : disparaître ou opérer un passage à l'échelle, une industrialisation de la batellerie française.

Vers une industrialisation de la batellerie française

Comme nous venons de le montrer, la mise en concurrence abrupte qu'opérerait la mise en service du CSNE aurait pour conséquence logique la marginalisation de la batellerie artisanale à petit gabarit. Pour autant, la disparition de cette branche (et donc de ces emplois) signifie-t-elle une perte nette ? Si nous ne pouvons pas à ce stade nous prononcer, nous pouvons d'ores et déjà affirmer que cette industrialisation de la batellerie produirait une transformation profonde de la nature du métier de batelier.

En effet, naviguer sur un bateau à grand gabarit suppose un investissement très fort : « un bateau moderne de classe 5 revient à un investissement de six à sept millions d'euros, avec un retour sur investissement très lent » (Longval, 2024). Cette forte capitalisation implique ensuite une obligation très forte de rentabilité, et donc une productivité accrue. Cet accroissement nécessaire de la productivité des bateliers pourrait se traduire par une automatisation de plus en plus importante des tâches de ces derniers. Des projets de bateaux pilotés à distance existent déjà en Flandres, et de nombreux projets d'automatisation de la navigation sont en cours. De même, les écluses télé conduites sont déjà à l'œuvre sur de nombreux canaux en France, y compris sur l'actuel canal du Nord. En outre,

le fonctionnement 24h/24h du canal Seine-Nord est perçu comme une nécessité pour que l'infrastructure soit rentable. Ainsi, par ce changement d'échelle très important, le métier de batelier se verrait profondément bouleversé, jusque dans son essence même. Pour autant, cette automatisation ne signifie pas forcément une baisse nette d'emplois, et il nous est impossible d'affirmer quelque chose qui irait en ce sens (ni dans l'autre). En revanche, nous pouvons questionner la capacité de cette transformation à répondre à la crise d'attractivité que vit le milieu du fret fluvial. Le métier est perçu comme trop pénible, pas assez rémunérateur, trop précaire : la course à la productivité promise par l'industrialisation de la batellerie pourrait rencontrer une limite de recrutement prégnante.

En somme, il ne semble pas que la transformation du milieu de la batellerie génère des emplois, bien au contraire. Le quasi-doublement des effectifs promis révèle un manque de recul critique de la part des réalisateurs des études socio-économiques. Enfin, il semble que le canal Seine-Nord Europe n'adresse pas la question de l'attractivité du milieu. Ainsi, sa mise en service pourrait même aggraver cette crise en accélérant la précarisation du métier, en disqualifiant le réseau à petit gabarit et en précipitant des départs anticipés avec la fermeture de l'axe nord-sud durant 18 à 24 mois.

D. La stratégie logistique du CSNE : vers une « réindustrialisation logistique » ?

Les ports intérieurs représentent la pierre angulaire de la stratégie d'emploi de la maîtrise d'ouvrage du projet. En 2024, Xavier Bertrand déclare : « ce sont 13 000 à 15 000 emplois car il y a les emplois sur les ports intérieurs. Il y a quatre ports intérieurs, c'est là qu'il y aura du boulot ! » (Prouvoyeur, 2024). Alors, que représente le canal Seine-Nord Europe pour la filière logistique, largement déployée dans la région (Figure 12) et pourvoyeuse de presque 8 % des emplois de la région Hauts-de-France (Insee, 2023) ?

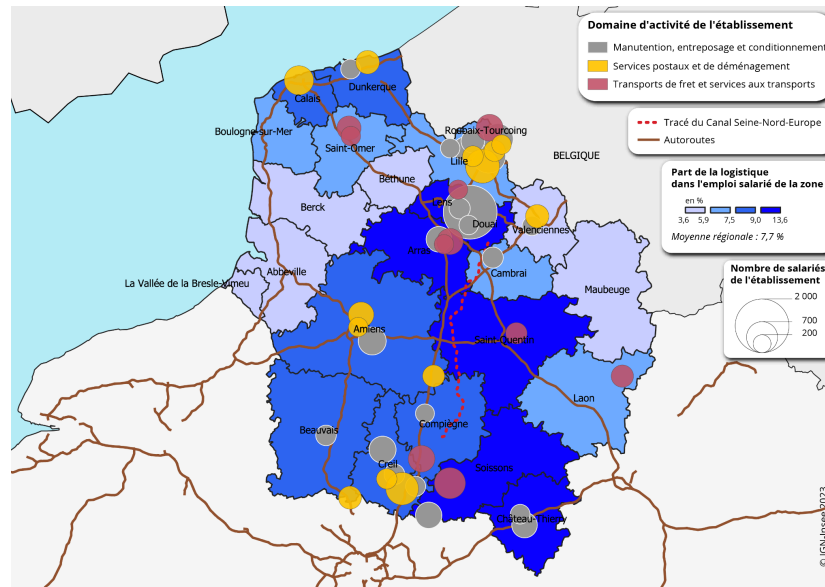


Figure 12. Part de la logistique dans les effectifs salariés par zone d'emploi et localisation des plus gros établissements employeurs

Source : INSEE, 2023.

Les Hauts de France, eldorado logistique ?

« Les activités logistiques se concentrent aux abords des agglomérations, à proximité des ports et aéroports et le long des axes d'échanges. ». (Strale, 2011). Cependant, on observe un seuil de saturation autour des grandes agglomérations de la région (agglomération parisienne et lilloise). Ainsi, des établissements logistiques s'installent de plus en plus loin de ces pôles économiques : ce phénomène porte le nom de « desserrement logistique » ou « étalement logistique ». Ainsi, le projet de canal Seine-Nord Europe « s'inscrit dans l'ambition définie par la Région d'affirmer un positionnement de hub logistique » (Insee, 2021). Les Hauts-de-France présentent en effet des atouts importants.

Région densément maillée par les infrastructures de transport et au carrefour de nombreux pôles économiques européens, les Hauts-de-France représentent un territoire logistique à haute valeur ajoutée. D'après le fondateur d'une société de conseil en immobilier logistique, les Hauts-de-France représentent une opportunité intéressante pour la logistique, notamment en ce qui concerne la disponibilité foncière : « il reste des disponibilités dans les Hauts-de-France, car la région dispose de grands terrains liés à la fin de l'industrie sidérurgique et minière » (Le nouvel économiste, 2023). Cette disponibilité foncière permettrait notamment de s'affranchir des contraintes relatives à la loi ZAN.

En outre, au-delà de la disponibilité foncière et du positionnement géographique, les Hauts-de-France peuvent présenter localement des avantages fiscaux, comme dans l'Oise : « le département de l'Oise fait également l'objet d'une appétence toute particulière de la part des logisticiens et autres transporteurs. Les raisons de cet engouement ? Une localisation de premier ordre

aux portes de la région parisienne et proche du hub aéroportuaire de Roissy mais aussi une fiscalité plus douce qu'en Ile-de-France⁴⁹. »

En revanche, cette notion « d'eldorado logistique » reste à nuancer. Bien qu'il soit évident que la région Hauts-de-France présente un intérêt certain pour les logisticiens, tous les territoires ne sont pas égaux face à la logistique. En effet, plus un site s'éloigne de l'aire d'attraction des marchés urbains et industriels, moins il devient intéressant (Strale, 2011). Ainsi, les territoires situés au centre des Hauts-de-France, notamment dans la Somme, présentent un potentiel logistique plus faible que ceux dans l'Oise et dans l'ex Nord-Pas-de-Calais.

Les plateformes logistiques multimodales, fer de lance de la stratégie logistique du CSNE

Pour porter sa stratégie logistique et la « réindustrialisation logistique » qui l'accompagnerait, la SCSNE a identifié quatre sites pour accueillir des plateformes multimodales (Figure 13). Ces plateformes présentent chacune leurs spécificités et atouts, et sont censées supporter l'irrigation économique du canal, et *in fine* permettre de créer des emplois : rappelons nous, « c'est là qu'il y aura du boulot ! »

Sites	Superficie (actualisation 2023)
–Marquion-Cambrai	156,56 ha
Péronne	43,2 ha
Nesle	91,3 ha
Noyon	45,09 ha

Figure 13. Les ports intérieurs et leur surface

Source : SCSNE 7B, p. 9.

Marquion

Dans le Pas-de-Calais, cette plateforme logistique s'insère dans une zone de forte densité infrastructurelle et s'implanterait en complémentarité avec la plateforme trimodale Delta 3 de Dourges, prévue pour arriver à saturation. Cette plateforme serait le port intérieur principal du CSNE, avec la plus grande surface et l'activité la plus intense (jusqu'à 700 poids lourds sont attendus quotidiennement).

⁴⁹ BNP Paribas Real Estate. (2022). *Les Hauts-de-France, champions de la logistique au cœur de la dorsale européenne*.

Nesle

Le port de Nesle a quant à lui une vocation agro-industrielle. Au cœur d'un territoire agricole et à proximité de pôle agro-industriels (Terreos, Saint-Louis de Roye), cette plateforme sera la seconde plateforme trimodale.

Sur cette plateforme, deuxième par sa taille, il est attendu 188 poids lourds par jour. Ainsi, par son orientation particulièrement tournée vers l'agro-industrie (céréales et biocarburants), cette plateforme pourrait être la plus utilisatrice de la voie d'eau.

Péronne & Noyon

Ces deux ports, sans raccordement au ferroviaire, auront pour vocation d'être des points d'accès pour les entreprises des territoires d'Amiens et Saint-Quentin. Le trafic attendu sur le port de Noyon est de 350 poids lourds par jour, ce qui témoigne d'une orientation importante vers les entrepôts logistiques. Le trafic attendu sur le port de Péronne est quant à lui de 143 poids lourds par jour.

Actualisation des hypothèses de travail de l'étude socio-économique de 2013

Comme nous l'avons abordé précédemment, les promesses d'emplois de la SCSNE sont largement fondées sur les emplois sur les PFM, qui représentent plus de la moitié des emplois prévus 10 après MES. Cette source d'emploi est déterminante concernant la pertinence même du projet : « la nature et le volume des activités seront déterminants pour la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur » (Autorité environnementale, 2022, p. 11).

Pour arriver au nombre de 3 200 emplois, le bureau Setec a pris deux références : une estimation réalisée en interne (Figure 14), et une estimation réalisée à partir du projet Trilogiport. En considérant une hypothèse moyenne de 50,3 emplois/ha bâti, Setec fait une estimation basse de 3 671 emplois sur les PFM (Figure 14). Avec un ratio de 18,2 emplois/ha de port attendus sur la plateforme Trilogiport, la Setec a retenu un ratio de 20 emplois/ha sur l'ensemble des 350 hectares de PFM. En prenant un taux de commercialisation de 45 %, on arrive à $350 \times 20 \times 0,45 = 3\,150$ emplois, arrondis à 3 200.

	Surface logistique (ha)	Emplois logistiques		Surface industrielle (ha)	Emplois industriels		Total	
	61 emplois/ha bâti	COS = 0,25	COS = 0,5	40 emplois/ha bâti	COS = 0,25	COS = 0,5	COS = 0,25	COS = 0,5
Marquion	66	1 007	2 013	70	700	1 400	1 707	3 413
Péronne	30	458	915	30	300	600	758	1 515
Nesle	17	259	519	43	430	860	689	1 379
Noyon	30	458	915	6	60	120	518	1 035
Total	143	2 181	4 362	149	1 490	2 980	3 671	7 342

Figure 14. Estimation du nombre d'emplois par plateforme logistique

Source : Setec, 2013, p. 104.

Cependant, cette étude a été réalisée en 2013, sur des promesses d'emplois (Trilogiport n'avait par exemple pas encore ouvert). Quelle est la réalité de ces données en 2025 ? Pour réactualiser ces données, nous avons étudié 3 plateformes multimodales, prises comme exemple par la maîtrise d'ouvrage, dans un contexte plutôt favorable donc : Delta 3, Trilogiport et E-Valley. En outre, nous avons actualisé la taille des plateformes multimodales qui a été revue à la baisse depuis 2013, passant de 350 ha à 336,15 ha (-4 %).

Pour mettre à jour ces chiffres, nous avons respecté l'hypothèse d'un COS (coefficient d'occupation des sols) de 0,25 pour les plateformes différentes plateformes logistiques. En revanche, pour la plateforme de Marquion, censée suppléer la plateforme Delta 3 de Douges, nous avons rapproché les hypothèses d'emplois de cette dernière (emplois/ha_{entrepôts} = 29,7 ; emplois/surface_{totale} = 2,97, (Insee, 2017)). Nous avons posé les mêmes hypothèses pour les PFM de Noyon et Péronne, essentiellement tournées vers l'emploi logistique. En revanche, nous avons rabaisé pour ces PFM le nombre d'emplois/ha, la proportion de surface bâtie étant plus faible que les autres ports, leur emplacement et leur proportion les rapprochant plus de la typologie du port Aproport sur la Saône, employant seulement 100 salariés sur 83 hectares (en ne prenant que les ports de Chalon et Mâcon en compte). À Nesle, compte tenu de l'ambition agro-industrielle du port, nous avons émis une hypothèse de 7 emplois par hectare de surface de port, ce qui le rapprocherait des ratio observables sur l'usine Tereos voisine (7,4 emplois/ha de site).

	PFM de comparaison	Surface activités	COS retenu	Surface bâtie	Emplois/ha bâtis	Emplois attendus	Surface totale	Emplois/surface de port	Emplois attendus	Born inf	Borne sup	Différentiel min avec ESE	Différentiel max avec ESE	Promesse ESE
Marquion (similaire Delta 3)	Delta 3, E-valley, Trilogiport	124,0	0,25	31,0	27,0	837,0	156,6	4,0	626,2	626,2	837,0	-63,3%	-51,0%	1707
Nesle (orienté agro-industrie)	Delta 3, E-valley, Trilogiport	61,3	0,25	15,3	27,0	413,8	61,3	7,0	429,1	413,8	429,1	-39,9%	-37,7%	689
Noyon (Activités logistiques)	Delta 3, E-valley, Trilogiport	35,0	0,25	8,8	27,0	236,3	45,1	3,5	157,8	157,8	236,3	-69,5%	-54,4%	518
Péronne (Activités logistiques)	Delta 3, E-valley, Trilogiport	28,5	0,25	7,1	27,0	192,4	43,2	3,5	151,2	151,2	192,4	-80,0%	-74,6%	756
										1349,0	1694,7	-57,8%	-47,0%	3200

Figure 15. Emplois sur les PFM 10 ans après MES, données actualisées, hypothèses de travail conservées

Bien sûr, ces chiffres n'ont aucune ambition prospective et ne servent qu'à remettre en évidence la faiblesse des données mobilisées par la maîtrise d'ouvrage. Ces chiffres n'ont pas d'ambition prospective car ils sont obtenus à partir d'une méthodologie fondée sur une forme d'effet mécanique de l'infrastructure sur le territoire, ce qui ne serait aucunement cohérents avec les critiques mises en évidence tout au long de notre propos.

Ainsi, les estimations réalisées en 2013 par le bureau d'étude Setec et maintenue dans le DAE de 2023

sont manifestement largement surévaluées. Ici, nous réalisons cette estimation d'emplois à l'aune de la plateforme trimodale Delta 3 de Dourges, de la plateforme Trilogiport de Liège et de E-Valley, accolée à la plateforme de Marquion. Ces hypothèses sont particulièrement favorables au CSNE, tant ces plateformes se situent dans des conditions économico-géographiques intéressantes, notamment en comparaison avec les PFM de Péronne et Noyon. Delta 3 est une plateforme implantée depuis plus de 20 ans, qui bénéficie d'une très bonne desserte trimodale et de l'attractivité de la métropole Lilloise. Cette plateforme trimodale d'une taille équivalente aux quatre plateformes multi-modales cumulées ne compte que 980 emplois en 2017, 14 ans après sa mise en service (29,7 emplois/ha de bâti ; 3 emplois/ha de plateforme). La plateforme Trilogiport s'étend sur 120 hectares et fait partie intégrante du port de Liège, troisième port intérieur d'Europe. Trilogiport bénéficie directement, via le canal Albert (à gabarit deux fois supérieur au CSNE), de l'attractivité du port d'Anvers. Cette plateforme cumulait seulement 670 emplois en 2023, 7 ans après MES (23,6 emplois/ha de bâti ; 5,6 emplois/ha de plateforme). Ce très faible taux d'emplois lui a valu le sobriquet de « grand flop de l'emploi » dans la presse belge (Grosjean, 2020). Enfin, la plateforme e-logistique E-valley est dédiée au e-commerce. Présentée comme la plus grande plateforme logistique d'Europe, cette plateforme idéalement placée à l'échelle européenne s'est donné un objectif de 1 300 salariés à terme pour travailler dans les 550 000m² d'entrepôts logistiques disponibles (ratio de 23,6 emplois/hectares de bâti ; 4,1 emplois/ha de terrain).

Ces hypothèses se placent donc dans un cadre très favorable concernant les territoires étudiés ; nous avons à notre disposition des hypothèses d'emplois bien moins favorables comme celle d'Aproport, situé sur la Saône (à grand gabarit), à moins de 48 heures de navigation du port maritime de Fos-sur-Mer. Notons que le transport fluvial sur fleuve est largement plus performant que le transport fluvial sur canal : « la capacité opérationnelle d'un canal n'est en rien celle d'un fleuve. » (Dujardin, 2014, p. 72). Ce port transporte 3 millions de tonnes par an et dispose de trois sites logistiques (Chalon-sur-Saône 55 ha, Mâcon 28 ha et Pagny). Malgré cela, le complexe portuaire n'emploie que 100 salariés sur les sites de Chalon et Mâcon réunis. Alors, malgré un fleuve à grand gabarit disposant de dessertes intéressantes, Aproport ne pourvoit que très peu d'emplois, ce qui permet de questionner le trafic promis sur le canal Seine-Nord. Dans tous les cas et malgré les hypothèses favorables, nous nous situons très loin des ratio retenus par Setec.

Outre une méthodologie de travail fondée sur un mythe des effets structurants, les hypothèses de travail pour légitimer le nombre d'emplois créés par les plateformes attenantes au CSNE sont loin d'être satisfaisantes. Les chiffres avancés sont très datés et jamais vérifiés dans la réalité, et les comparaisons choisies par Setec (à savoir le port autonome de Liège et Trilogiport ainsi que le canal Albert) sont tout à fait déconnectées du contexte socio-économique des Hauts-de-France, et surtout de la Picardie. Afin de justifier l'utilité publique majeure de ce mégaprojet, la maîtrise d'ouvrage réalise un « oubli des spécificités socio-économiques des territoires » (Lesniak, 2023, p. 181).

« Cette conclusion attendue va cependant à l'encontre des visions de certains pouvoirs publics, qui voient dans la logistique un secteur à même de créer de l'activité et de l'emploi ex nihilo et de contrer les tendances économiques lourdes. Au contraire, ces derniers devraient tenter d'identifier le type d'activités logistiques susceptibles de s'installer sur leur territoire, en fonction du contexte économique dans lequel ils se situent, de leur position vis-à-vis des centres polarisateurs et des modes de transport disponibles. » (Strale, 2011).

Un canal pour l'emploi ?

Comme nous venons de le voir, les hypothèses d'emplois directes proposées par la maîtrise d'ouvrage – que ce soit dans la batellerie ou la logistique sont très critiquables et ne s'ancrent dans aucune vérification empirique. En outre, notons que le dynamisme des plateformes et le triplement des emplois attendus à l'horizon 2070 « reste corrélé aux estimations d'augmentation du trafic et à un effet réseau entre les bassins fluviaux de l'Escaut et de la Seine » (Pauvros, 2013, p. 22). Or, comme nous l'avons vu, les estimations de trafic comporte de nombreuses faiblesses et sont manifestement surévaluées. Premièrement, la croissance des trafics de céréales et de granulats semble démesurée. En outre, les études socio-économiques surestiment systématiquement la part modale du train alors que le rapport Massoni-Lidsky nous apprend que 37 % du trafic prévu sur le CSNE proviendrait du fer (Massoni *et.al.*, 2013, p. 11). Ainsi, la SCSNE fonde plus du tiers de la réussite d'un projet sur un trafic ferroviaire inexistant. Non seulement les données mobilisées par la SCSNE ne sont pas représentatives de la réalité, mais les hypothèses de travail concernant le report modal et le dynamisme des plateformes multimodales sont anormalement favorables au projet.

En outre, il semble questionnable d'imputer les emplois des plateformes logistiques au canal Seine-Nord Europe. Nous l'avons vu, le canal transportera surtout du vrac, et le trafic conteneur est particulièrement compromis compte-tenu des conditions de rentabilité non réunies. En réalité, comme le relate Mathieu Strale, géographe spécialiste de la logistique, il existe une « déconnexion forte entre la hausse des flux de marchandises et la stagnation de l'emploi lié. En particulier, les activités de transbordement, si elles gonflent les statistiques relatives aux marchandises, ont des effets induits très faibles sur l'économie » (Strale, 2011). Dès lors, la gestion des flux de vrac génère très peu d'emplois, et les entrepôts logistiques seront alimentés par les camions. Cette prédominance de la route pour alimenter les plateformes logistiques semble corroborée par l'analyse des parts modales du port de Gennevilliers, où 72 % des tonnages transportés le sont par camions⁵⁰. Ainsi, Didier Malé, président de l'association de sauvegarde de l'environnement ROSO nous apprend que « de nombreux promoteurs

⁵⁰ Nous obtenons cette donnée en croisant différentes données présentées dans une brochure présentée par la ville de Gennevilliers « Port de Gennevilliers. 1ère plateforme multimodale de France ». La date de publication n'est pas indiquée.

construisent des entrepôts logistiques dans notre département. Mais, alors qu'ils pourraient s'appuyer sur le futur canal pour transporter leurs marchandises, ils continuent à nous dire qu'ils vont passer par la route ! » Ces propos sont corroborés par Pierre-Yves Biet, directeur partenariat de la SCSNE, pour qui le canal « n'est pas spécifiquement une réponse à la multiplication des entrepôts logistiques observée dans l'Oise. » (Bernard, 2024).

Toutes ces analyses rejoignent bien le pressentiment exprimé par un élu, dont le témoignage a été anonymisé : « nous [ville riveraine au canal] on a la chance d'avoir une plateforme. Mais il ne faut pas dire non plus que la plateforme va créer des milliers d'emplois. La plateforme va créer, en activités dites "bords-à-canal", même pas une cinquantaine d'emplois » (Bouleau *et.al.*, 2020, p. 69). Une personne issue du milieu nous a confié lors d'un entretien : « les emplois sur les PFM, c'est du pipeautage, il n'y a pas plus de 10 salariés sur une PFM ». Bien sûr, ces personnes parlent de l'activité générée par le transport fluvial. Les écarts entre la méthodologie d'évaluation employée par la Setec et la réalité des dynamiques d'emplois sur les plateformes multimodales sont inquiétants concernant la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur du projet. En effet, les emplois prévus sur les PFM constituent 53 % des emplois directs prévus 10 ans après la mise en service du canal Seine-Nord Europe, et « cette estimation [10 à 15k emplois 10 ans après MES] repose sur la réalisation des projets de plate-formes » (Pauvros, 2013, .22). Pourtant, ces chiffres surannés et infondés continuent d'être largement mobilisés, à l'occasion de la présentation de la plateforme logistique de Marquion, la Voix du Nord relatait une attente de « 1 700 emplois directs [sur la PFM de Marquion] » (la Voix du Nord, 2023). Cette promesse de 10 à 15 000 emplois directs et indirects 10 ans après MES est maintenue dans le dossier d'enquête publique fourni par la SCSNE en 2023 (SCSNE 7B, 2023, p. 12). Pourtant, en plus des hypothèses de travail sujettes à critique, il a été documenté que l'implantation d'activités e-logistiques, comme à E-Valley, projet totalement lié au canal Seine-Nord Europe, détruit des emplois. Les économistes Florence Mouradian et Ano Kuhanathan nous apprennent que « au total, pour le commerce non-alimentaire au sens large, si l'on établit le solde des créations/destructions pour les commerces de détail et de gros, la France et l'Allemagne ont, tous deux, perdu plus de 80 000 emplois entre 2009 et 2018 [du fait du recours croissant au e-commerce] » (Mouradian & Kuhanathan, 2020).

En somme, nous avons démontré que les promesses de créations d'emplois suite à la mise en service du CSNE étaient irréalistes. La promesse de 2 000 emplois générés dans la batellerie se confronte à une limite très nette d'attractivité d'un secteur exsangue. Les plateformes logistiques généreront quant-à-elle beaucoup moins d'emplois que promis, et ces emplois ne peuvent être imputés au canal ; il est en outre très bien documenté que les simples activités de transbordement créent très peu d'emplois, voire que le développement du e-commerce peut en détruire.

Au regard de la nature des emplois précaires et de leur nombre manifestement surévalués, nous pouvons interroger la pertinence sociale d'un tel projet, mobilisant entre 7 et 8 milliards d'euros d'argent public⁵¹ (Commission d'enquête, 2024, p. 12) ; le projet Seine-Escaut représentant quant-à-lui un investissement de 15,5 Md €₂₀₂₅ (SCSNE, 7B, p. 34) Pourtant, c'est bien cette même pertinence sociale et cette promesse massive d'emplois qui justifie la déclaration d'utilité publique majeure, faite il y a maintenant plus de seize ans. En outre, l'incidence écologique d'une telle politique de « logistisation » de l'économie n'est pas neutre sur l'artificialisation des terres, considérée comme un enjeu environnemental clé (Assemblée Nationale, 2023). Le canal Seine-Nord Europe, en permettant à de nombreuses entreprises logistiques de s'implanter dans des zones jusque-là non artificialisées, accentuerait ce phénomène.

⁵¹ On notera que la SCSNE n'a toujours pas mis à jour ces chiffres sur son site internet où le coût déclaré reste de 5,1 Md€.

Conclusion : le canal Seine-Nord Europe, un projet pour le territoire ?

Un intérêt économique en demi-teinte

Comme nous l'avons abordé, trois filières sont censées porter le trafic du canal Seine-Nord Europe : la filière céréales, la filière granulats et la filière conteneurs.

La filière céréale est une utilisatrice notoire du petit gabarit Freycinet. La politique de dénivation du réseau à petit gabarit risque de nuire à sa capacité d'approvisionnement. Pour autant, l'arrivée d'un canal à grand gabarit permettra de pratiquer une politique de massification du transport, qui peut être génératrice d'économies, comme nous l'observons déjà à Pont-Sainte-Maxence où une stratégie de rapprochement des silos à grand gabarit, avec un pré-acheminement réalisé par camion est déjà à l'œuvre. Ainsi, certaines pertes pourraient être compensées par les économies d'échelle permises par le grand gabarit. En revanche, une attente certaine de la filière vis-à-vis du canal est le remembrement massif qui l'accompagne. Cette politique de réorganisation parcellaire permet aux agriculteurs de restructurer leur activité selon des modalités souvent plus avantageuses et favorisant la productivité de leur activité. Enfin, ce remembrement pourrait être accompagné de la mise en œuvre de retenues d'eau qui pourraient faciliter l'irrigation des cultures, et donc leur productivité. Ainsi, l'arrivée du canal Seine-Nord Europe augmentera la productivité de la filière céréalière exportatrice, ce qui produira sans doute un accroissement de l'inertie productiviste du milieu. C'est d'ailleurs cette filière qui fut majoritairement consultée lors des tractations pour l'implantation de l'infrastructure (Lesniak, 2023).

La filière BTP, à l'instar de la filière céréalière, bénéficiera sans nul doute des économies d'échelle générées par la massification. Comme cette dernière, le transport de granulats pourrait pâtir de l'obsolescence du petit gabarit.

Enfin, la filière conteneur va quant-à-elle difficilement pouvoir s'approprier cette infrastructure. En effet, aux extrémités du canal, les hauteurs libres sous pont sont trop faibles pour espérer un trafic de conteneurs rentable sur cette section. On peut cependant supposer que cette filière, pour augmenter sa compétitivité, va continuer à chercher à éliminer les obstacles qui freinent le transport de conteneurs par voie fluviale.

Un boom du transport fluvial plus qu'incertain

Notre étude a mis en lumière la surestimation manifeste des flux de marchandises. Dans un premier temps, nous avons pu observer que les prémisses du raisonnement de la maîtrise d'ouvrage

étaient sujettes à discussion : l'élimination du goulet d'étranglement que représente le canal du Nord ne semble pas être une condition suffisante pour relancer le fret fluvial et ne permet pas d'expliquer pourquoi celui-ci a perdu 50 % de son trafic en 40 ans. Ensuite, nous avons pu voir que l'attente d'effets structurants d'une infrastructure, conceptualisée de manière tout à fait désencastrée de son contexte socio-économique, ne peut que mener à des errements de conception, comme ce fut le cas pour la gare de Chapelle International ou du canal à grand gabarit Rhin-Main-Danube. Le recul critique que nous offre la littérature urbanistique nous montre qu'il est inadapté d'attendre une réindustrialisation *ex-nihilo* par la création de grandes infrastructures de transports.

Ensuite, en nous plongeant dans le détail des augmentations de trafic attendues, nous avons pu constater que les explosions attendues sur la filière céréales et granulats ne sont pas ancrées dans les réalités productives de ces deux filières. De même, le trafic de conteneurs, crucial pour le CSNE, semble tout à fait surestimé au regard de l'impraticabilité des voies navigables situées aux extrémités du CSNE.

En réalité, la demande initiale pour ce type d'infrastructure est plutôt faible. Les bateliers qualifient le tracé du canal de « désert vert », et dès les premières études de faisabilité en 1984 (Figure 16), il a été mis en évidence qu'aucune demande n'était à signaler pour un gabarit aussi important : les entreprises (à une époque où le fluvial était très utilisé) préféraient un gabarit de 1 350 tonnes.

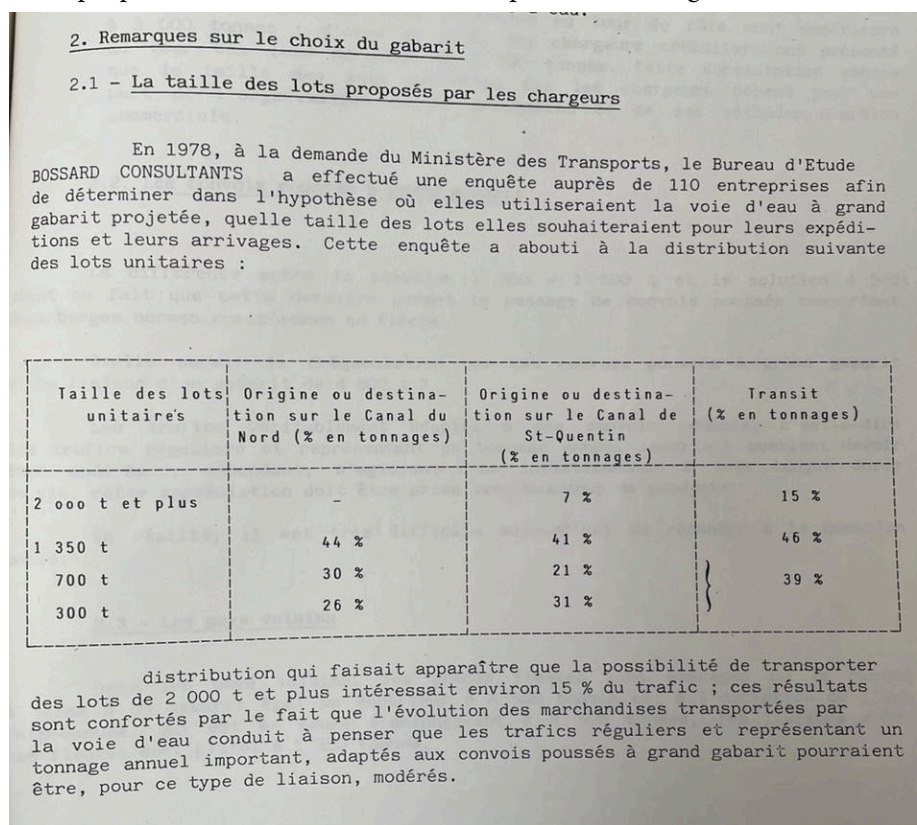


Figure 16. Demande de transport selon les gabarits

Source : Direction des transports terrestres, 1984.

Peut-on parler de report modal ?

En somme, le gain qu'on peut attendre du CSNE relève principalement de la favorisation de filières empruntant déjà la voie d'eau : les céréales et les granulats. Les enquêtes de terrain réalisées dans le cadre de cette étude nous ont bien montré que pour la filière céréalière, le gabarit actuel du canal du Nord n'était pas un facteur limitant ; envoyer des céréales à Dunkerque par la voie d'eau reste significativement plus rentable que par la route. Pour autant, le canal du Nord est aujourd'hui à seulement 50 % de ses capacités et aucune des études socio-économiques réalisées ne vient interroger ce manque d'attractivité de la voie d'eau, le résumant au seul « goulet d'étranglement ». Enfin, la création de l'obsolescence du petit gabarit et l'augmentation du trafic routier par les plateformes logistiques viennent réellement questionner cette idée de gain net vis-à-vis du trafic routier : « le canal ne joue aucun rôle de report modal, parce que le temps de transit par le canal est incompatible avec le taux de l'argent à court terme. En l'absence d'un trafic établi de conteneurs, son utilité se limite à offrir, aux usagers traditionnels du transport fluvial, un élargissement de leur zone de chalandage. » (Dujardin, 2014, p. 73)

En outre, comme nous l'avons souligné, la mise en œuvre de l'infrastructure ne prend pas place dans une optique de réduire le trafic routier. Xavier Bertrand, président des Hauts-de-France et de la société du CSNE balayait d'ailleurs ces velléités d'un revers de main dès 2017 : « Si l'Etat a en tête de remettre une éco-taxe pour bien tuer le transport routier et la logistique, c'est nient. » (Moniez, 2017). Cette vision est clairement mise en évidence dans les hypothèses de trafic, où le canal Seine-Nord prend place dans un monde où *tous* les trafics explosent, routier compris. La massification et l'augmentation de l'attractivité du routier continuent de prendre place en parallèle du projet CSNE avec l'autorisation de la circulation de méga-camions de 60 tonnes. Dès lors, la promesse de report modal et d'économie de CO₂ perd en substance.

Ces faiblesses du dossier ont été soulignées par la commission d'enquête en 2024 ; sans que cela ne freine la délivrance d'un avis favorable : « la réussite économique du projet et indirectement son acceptabilité par les populations locales et la justification des impacts environnementaux sont essentiellement liées au trafic effectif sur le futur canal. Différents éléments déterminants de la fréquentation du canal ont été soulignés dans les observations émises par le public. Ces éléments pour certains insuffisamment pris en compte par la SCSNE concernent notamment, les mesures devant encourager et faciliter le report modal de la route vers le fluvial, le fonctionnement et l'organisation de la vie des bateliers, les conditions d'accès et d'utilisation du canal par les bateliers, les études de marché et les articulations avec l'activité de fret ferroviaire » (Commission d'enquête, 2024, p. 12).

Des promesses d'emploi manifestements surévaluées

Tout d'abord, nous disposons d'un recul important sur le plan historique et scientifique pour affirmer que la corrélation entre augmentation des flux et augmentation du nombre d'emplois, sur laquelle se fonde les promesses de 45 000 emplois, n'ont aucune justification scientifique : « ce succès en matière de croissance des flux ne s'est pas traduit par une augmentation similaire de l'emploi. En effet, l'emploi dans les ports et aéroports belges a stagné durant la décennie 2000-2010, que ce soit en termes directs ou indirects. » (Strale, 2011). En outre, il est admis que les marges dégagées par la baisse du coût de transport dans la filière BTP et céréales ne se traduiront pas par une augmentation du nombre d'emplois (Setec, 2013). La création de 6 000 emplois directs – desquels découle la création du reste des emplois – est attendue dans trois secteurs : le tourisme, la batellerie et la logistique.

Nous avons étudié ces deux derniers secteurs, qui représentent plus de 85 % des emplois directs attendus. Nous avons montré que les 2 000 emplois attendus dans la batellerie reposaient sur une idéalisation qui faisait fi de la situation actuelle, où la demande de transport par voie fluviale existe, sans que l'offre de transport n'arrive à suivre. Nous manquons d'ores et déjà de centaines de bateliers, il semble absolument utopique de doubler les effectifs par l'ouverture d'une voie navigable supplémentaire.

Les données mobilisées pour justifier la création de 3 200 emplois dans le secteur de la logistique se sont retrouvées fausses. De plus, les hypothèses économiques retenues sont extrêmement favorables – certainement trop favorables – aux plateformes du CSNE. Il semble en effet cavalier de fonder les hypothèses d'emplois de la plateforme logistique de Péronne en la comparant avec Trilogiport, au sein du port autonome de Liège, troisième port intérieur européen. En outre, les emplois sur les plateformes logistiques sont bien moins imputables au trafic fluvial que routier, les activités de transbordement de céréales et de granulats ne générant que très peu d'emplois.

Ainsi, la promesse structurante de créer 45 000 emplois dans un territoire miné par le chômage semble manquer d'ancrage scientifique. Ces hypothèses sont systématiquement formulées par des acteurs qui ont un intérêt fort dans la promotion du projet, sans apport de contre-expertise, ce qui mène à cet emballement des chiffres et des promesses.

Quelles conséquences sociales attendre ?

Nous venons de voir que les promesses d'emplois relatives à la mise en service du CSNE sont infondées. Au-delà de ça, nous pouvons prévoir une certaine précarisation, voire une destruction nette d'emplois. Tout d'abord, la batellerie artisanale semble se diriger vers de grandes difficultés, avec une montée en charge qui va être très importante du fait de la mise en concurrence avec la flotte des pays du

Nord. Les artisans bateliers devront mobiliser un capital extrêmement important. Cette montée en charge pourrait augmenter la « course à la rentabilité » (Scott, 2021) dont souffre déjà la profession et qui nuit clairement à son attractivité. L'abandon observable du réseau à petit gabarit privera directement des bateliers de leur outil de travail, tout comme la fermeture du canal du Nord pendant 18 à 24 mois au cours des travaux.

En outre, le travail logistique est caractérisé par un fort taux de précarité, de recours au travail intérimaire et est un secteur particulièrement accidentogène (Benvegnù & Gaborieau, 2017). La « logistisation » de l'économie, notamment *via* le e-commerce, nuit à l'équilibre des économies territoriales, et ces chamboulements peuvent provoquer une perte nette d'emplois (Mouradian & Kuhanathan, 2020). Globalement, cette analyse rejoint celle formulée par Mathieu Strale : « si l'ouverture des marchés a permis une hausse des échanges internationaux de marchandises, elle n'est pas nécessairement favorable à l'économie et à la population belge en général. Elle s'inscrit dans une nouvelle division internationale du travail peu favorable aux travailleurs européens qui ont vu de nombreuses activités se délocaliser et le pouvoir des entreprises se renforcer, au détriment de l'action publique » (Strale, 2011).

Un canal d'intérêt public ?

Nous le savons de longue date : « la causalité linéaire produit de plus en plus visiblement des incohérences majeures dans la coordination entre les politiques de transport et d'aménagement » (Offner, 1993, p. 237). Pourtant, il semble que la maîtrise d'ouvrage du projet continue de fonder tous ses modèles socio-économiques sur un « sur un pur modèle d'offre et s'appuie sur une prévision de croissance manifestement surévaluée » (Autorité environnementale, 2022, p. 39). Lorsque l'on regarde les dynamiques économiques préexistantes au CSNE et la « capacité » (Lesniak, 2023) des acteurs à se saisir de cette nouvelle infrastructure, il semble que les prévisions des promoteurs du canal soient trop optimistes et déconnectées des réalités économiques du territoire. Ainsi, l'intérêt économique de l'infrastructure, le report modal qu'elle permettrait et les promesses d'emplois relatives à cette dernière semblent largement surévaluées. Pourtant, ce sont bien ces dimensions capitales qui définissent l'intérêt public du projet : « la nature et le volume des activités seront déterminants pour la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur » (Autorité environnementale, 2022, p. 11).

Le calcul de la valeur actualisée nette (VAN) du projet – qui sanctionne l'intérêt du projet – se base sur cette explosion supposée des trafics fluviaux : le surplus usagers (15Md €) et l'économie sur les coûts externes (externalités négatives évitées par le fluvial ; 10,3Md €) représentent respectivement

61,3 % et 42 % des bénéfices générés par l'exploitation⁵² (SCSNE, 2023, p. 34). Les trafics sur le canal Seine-Nord ont été très largement surévalués et il est très peu probable que le seuil d'intérêt du projet soit atteint, car les gains générés par le projet sont directement liés à l'intensité du trafic supportée par l'infrastructure.

Ainsi, il semblerait que ce très fort investissement public – de 15,5 Md€₂₀₂₅ pour le réseau Seine-Escaut – ne profite pas tant à « l'intérêt général », bien que certaines filières puissent en tirer profit (à l'instar de la filière céréalières et granulats). La mise en perspective des trafics attendus et de l'effet sur les emplois qu'aurait ce canal pose donc la question de la satisfaction de « l'intérêt général majeur » du projet.

Le canal Seine-Nord comme cheval de Troie de l'expansion du capitalisme logistique

La présente étude a mis en évidence les lacunes théoriques et méthodologiques qui soutiennent les promesses très importantes relatives au canal Seine-Nord Europe. Cependant, le déploiement d'une telle infrastructure n'est pas neutre sur un territoire. Nous esquissons ces premières pistes de compréhension qui seraient à développer pour pouvoir esquisser une compréhension située d'un tel projet.

Le canal Seine-Nord Europe ne se développe pas tant dans l'attente de résultats concrets plutôt que de la mise en œuvre d'un climat de concurrence propice aux affaires. Ce qui compte dans ce paradigme n'est pas tant de savoir comment les marchandises circulent, ni même quelles marchandises circulent, mais bien plus qu'elles *puissent circuler*. Et pour satisfaire cette approche, tous les moyens sont bons : fluvial, ferroviaire, mais aussi routier et aérien. Les politiques européennes ne cherchent d'ailleurs pas à mettre le holà au développement frénétique du transport routier. Au contraire, les institutions légifèrent pour accompagner et favoriser ce développement : « en France, comme ailleurs, c'est le libre-échange qui aménage le territoire. » (Magalhaes, 2024)

Pour mettre en œuvre cet idéal de marché, les pouvoirs publics s'investissent fortement, et peuvent même prendre le relais des organismes privés. Pour le canal SNE, malgré le retrait de multinationales privées – ce qui ne présage pas une grande rentabilité du projet – la puissance publique investit massivement dans le projet pour le voir se réaliser, quitte à ne pas voir de retombées économiques. « Le risque d'un rendement négatif du capital investi n'est pas négligeable et en conséquence celui de l'accroissement de la dette des collectivités publiques engagées soit par leur apport, soit par les garanties qu'elles sont amenées à apporter au maître d'ouvrage emprunteur. » (Dujardin, 2014, p. 74). L'objectif premier du CSNE est donc de repousser les frontières matérielles du marché, quel qu'en soit le prix.

⁵² Le sous total est supérieur à 100 % car la catégorie « Gestionnaire infrastructures » présente un sous-total négatif (-975M €).

Considérant cela, on peut comprendre certaines faiblesses méthodologiques des études ainsi que les revirements dans l'évaluation du coût de l'infrastructure. La question n'est pas de se référer à ce qui se passera réellement mais à ce qui pourrait se passer. Les études environnementales, sociales et économiques servent surtout à développer l'acceptabilité d'un projet qui n'a d'autres fins que lui-même. Ainsi, bien plus qu'un projet bon pour l'environnement et l'emploi, le canal Seine-Nord Europe semble être le point de convergence entre un capitalisme de flux (porté par des croyances néolibérales) et des intérêts politiques (économie de la promesse, croyance dans les effets structurants, légitimité politique).

Pour autant, nous pouvons questionner cette approche, à la fois sur le plan des résultats, mais aussi à l'aune des urgences socio-environnementales que nous connaissons : « Si Keynes affirmait que l'investissement public peut avoir une vertu curative en cas de blocage de l'activité, il considérerait également qu'il fallait se méfier de ne pas employer les chômeurs à creuser des trous destinés à être rebouchés. Est-ce que de nouvelles infrastructures autoroutières, dont l'utilité va décroissant, ne s'apparenterait pas à creuser des trous ? Multiplier les infrastructures dans les pays occidentaux déjà largement équipés et à la structure démographique vieillissante n'est pas forcément une recette adaptée à notre temps. » (Genestier et.al., 2008, p. 13).

En effet, la mise en concurrence généralisée et la « logistisation » de notre économie provoquent des délocalisations (Stradel, 2011), détruisent des emplois (Mouradian & Kuhanathan, 2020) et les corps (Benvegnù & Gaborieau, 2017). « C'est entendu, le néolibéralisme a échoué. Les grandes lignes des politiques menées depuis les années 1980 – mondialisation, financiarisation et répression sociale – ont toutes montré leurs limites sociales, écologiques et politiques. Mais cet échec ne signifie pas la fin de la contre-révolution en faveur du capital entamée avec le néolibéralisme. » (Godin, 2024). Le canal Seine-Nord Europe n'est pas un projet en faveur d'une révolution écologique du fret ; nous l'avons vu, tant que la flexibilité et la vitesse resteront reines, le fluvial restera un outil marketing pour les entreprises souhaitant se donner une image verte. En revanche, le mégaprojet permet de rendre acceptable une accélération de l'artificialisation des terres par le développement de nouveaux espaces logistiques, très certainement alimentés par camions et sans grande ambition socio-environnementale. Pour donner du crédit à une politique territoriale essoufflée, les gouvernances successives n'hésitent pas à mobiliser « sans grand soucis épistémologique » des études dont les fondements sont détruits depuis plus de trente ans, tant que ces études permettent de « donner le change » (Offner, 1993, p. 237). Plutôt que d'adresser les problèmes systémiques soulevés par la faible part modale du transport fluvial, les politiques désireux de faire un mégaprojet pour asseoir leur légitimité s'enfoncent dans la course à l'artificialisation, à la précarisation et à l'écocide.

« “Se préparer au nouveau monde du 21e siècle, c’est donc faire le deuil de ces méga-projets qui ne sont justifiés que par l’ignorance et l’idée selon laquelle un bon élu local est celui qui attire sur son territoire le plus possible d’argent public, quel que soit l’objet”, confie de manière anonyme un économiste opposant au projet. »

(Deljurie, 2017)

Bibliographie

Académique & Littérature grise

Amin, S., Arrighi, G., Chesnais, F., Harvey, D., Itoh, M., & Katz, C. (2006). Qu'est-ce que le néolibéralisme?. *Actuel Marx*, (2), 12-23.

Assemblée Nationale. (2023). *Rapport d'information sur les incidences du déploiement des grands entrepôts logistiques. Présenté par C. Fournier et S. Marsaud.*

Autorité Environnementale. (2019). Avis délibéré de l'Autorité environnementale pour le cadrage préalable des quatre ports intérieurs du canal Seine-Nord Europe (59-60-62-80).

Benvegnù, C., & Gaborieau, D. (2017). Produire le flux : L'entrepôt comme prolongement d'un monde industriel sous une forme logistique. *Savoir/Agir*, N° 39(1), 66-72.

Blanquart, C., & Delaplace, M. (2009). Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport. Le cas d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV. *Les Cahiers Scientifiques du Transport-Scientific Papers in Transportation*, 56.

Bonnard S. & Lourme A. (2024). Batelier, un métier qui met les voiles. [Université de technologie de Compiègne].

Bonnaïfous, A. (1997, January). Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari. In *Annales de géographie* (pp. 107-128). Armand Colin.

Bouleau, G., Petitimbert, R., Guimont, C., Lejeune, C., Dreyfus, M., & Boët, P. (2020). *Infrastructures fluviales aquatiques. Le cas du canal Seine-Nord face à ses biodiversités. Rapport final du projet INFLUBIO* (Doctoral dissertation, LISIS, Univ Gustave Eiffel, ESIEE Paris, CNRS, INRAE; CNRS/UMR 8026, Université de Lille; Université de Lausanne).

CCI Hauts-de-France. (2016). Les enjeux du transport de marchandises par le mode fluvial en Hauts-de-France.

Combes, F., Gunnel, Y., Landon N. (2020). *Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.*

Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). (2022). *Rapport annuel 2022. La navigation européenne, observation du marché.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR). (2024). *Rapport annuel 2024, la navigation intérieure européenne observation du marché.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR). *L'axe fluvial Rhin-Danube : mythes et réalités.*

Commission d'enquête (2024). *Conclusions motivées et avis de la commission d'enquête.*

Commission Européenne. (2006). *Campagne contre les goulets d'étranglement dans la logistique du transport de marchandises en Europe.*

Conférence européenne des ministres des transports. (1992). *Résolutions N°92/2 relative à la nouvelle classification des voies navigables*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/wat19922f.pdf>

Conseil de coordination interportuaire et logistique de l'Axe Nord. (2020). *L'Axe Nord – une grande alliance au cœur d'un marché de 80 millions d'habitants*.

Dablanc, L., & Andrianakaja, D. (2011). Desserrement logistique en Île-de-France: la fuite silencieuse en banlieue des terminaux de fret. *Flux*, (3), 72-88.

Daduna, J. R. (2021). Intermodal competition in freight transport-political impacts and technical developments. In *Computational Logistics: 12th International Conference, ICCL 2021, Enschede, The Netherlands, September 27–29, 2021, Proceedings 12* (pp. 642-660). Springer International Publishing.

Dardot, P., & Laval, C. (2020). *La nouvelle raison du monde: essai sur la société néolibérale*. La découverte.

Département de l'Oise. (2015). Schéma Départemental des Carrières de l'OISE.

Del Cerro Santamaria, G. (2019). Megaprojects, development and competitiveness: Building the infrastructure for globalization and neoliberalism. *Athens journal of social sciences*, 6(4), 263-290.

Deleu, V. (2012). Valeur économique et social du canal Seine-Nord Europe. Voir : https://www.persee.fr/doc/jhydr_0000-0001_2012_act_33_1_1213

Direction des transports terrestres. (1984). La liaison Seine-Nord au grand gabarit - Note de synthèse - Janvier 1984.

Direction générale des routes. (2007). *INSTRUCTION RELATIVE AUX METHODES D'EVALUATION ECONOMIQUE DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS INTERURBAINS*.

Dornbusch, J. (1996). Le canal Rhin-Main-Danube : une réalisation controversée. *Synthèse*.

DREAL Hauts-de-France. (2021). *Panorama du fret*.

DREAL Hauts-de-France. (2022). *Recensement du trafic de poids lourds dans les Hauts-de-France en 2019*.

Dujardin, B. (2014). Quel avenir économique pour un canal parallèle à la Manche - mer du Nord ? *La Revue Maritime* 502.

FNAUT. (2021). Ports, villes et transition. *PointsFnaut n°13*.

FranceAgriMer. (2023). *Chiffre-clés 2022-2023. Prévisions 2023-2024*.

Fremont, A. (2012). Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises?. *Espace géographique*, 41(3), 236-251.

Genestier, P., Jouve, B., & Boïno, P. (2008). L'aménagement urbain et territorial, entre post-keynésianisme et néo-keynésianisme. *Métropoles*, (4).

- Harris, M. (2017). Competitive precinct projects: The five consistent criticisms of « global » mixed-use megaprojects. *Project Management Journal*, 48(6), 76-92.
- Hauts-de-France. (2020). *SRADDET. Annexe 4. Planification Régionale de l'Intermodalité et Planification Régionale des Infrastructures de Transport*.
- Hydraulic Engineering Repository. *Verkehr auf den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und Donau im Jahr 2003*.
- Idres R. (2017). Canal Seine-Nord : Edouard Philippe n'est pas convaincu par la proposition de Xavier Bertrand. *AFP*.
- Institut d'aménagement et d'urbanisme. (2019). SCHEMA REGIONAL DES CARRIERES ILE-DE-FRANCE APPROVISIONNEMENT EN GRANULATS – CHIFFRES CLEFS - ENJEUX
- INSEE. (2021). *31 000 emplois directs dans les infrastructures portuaires*.
- INSEE. (2023). *Les Hauts-de-France, première région logistique française*.
- INSEE. (2024). *Transport intérieur terrestre de marchandises par mode Données annuelles de 1984 à 2022*.
- Giovannini S. (2020). *Le développement du transport fluvial face aux enjeux environnementaux du XXI siècle*. [Mémoire de master 2, Université d'Aix-Marseille].
- Lanneaux, M. A. (2020). Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire? Regards croisés (France-Belgique/Collectivités-État). *Géoconfluences*.
- Lavialle, C. (2014). Comment Friedman a-t-il persuadé? Du « taux d'intérêt naturel » au « taux de chômage naturel » : Portée, limites et usages d'une analogie revendiquée.
- Lesniak, C. (2023). *L'impact du Canal Seine-Nord Europe sur le développement régional* [Doctoral dissertation, Université de Lille].
- Longval, W. (2024). *Le transport fluvial de marchandises en Wallonie. Contexte et impact de l'ouverture du Canal Seine-Nord Europe*. Louvain School of Management, Université catholique de Louvain.
- Magalhães, N. (2024). *Accumuler du béton, tracer des routes. Une histoire environnementale des grandes infrastructures*. La Fabrique.
- Massoni, M., Lidsky, V., Morin, Y., Mason-Schuler, N., Fedou, D., Durant, S. (2013). *Rapport sur le projet de canal Seine-Nord Europe*. Conseil général de l'environnement et du développement durable & Inspection générale des finances.
- Ministère de l'Écologie. (2011). *L'accès aux terminaux de transport combiné*.
- Mouradian, F., & Kuhanathan, A. (2020). E-commerce et emplois : bilan et perspectives dans le commerce non-alimentaire et les services en Europe.
- Observatoire national du transport fluvial. (2005). *Transport fluvial : évolution du contexte récent & de quelques indicateurs chiffrés*.

Offner, J. M. (1993). Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, 233-242.

Offner, J. M. (2014). Les «effets structurants» du transport: vingt ans après. *Espace géographique*, 43(1), 52-54.

Parreaux, P. (2018). Les faux-semblants du projet de canal Seine-Nord Europe. La liaison Seine-Escaut à l'épreuve des cartes. *Clac-info*.

Pauvros, R. (2013). *Mission de reconfiguration du Canal Seine-Nord Europe Réseau Seine-Escaut*.

Pauvros, R. (2015). *Réseau Seine-Escaut. Canal Seine-Nord Europe. 10 propositions pour réussir un projet majeur de relance de la croissance, pour le développement durable de la France et de l'Europe*.

Pidoux, V. (2015). Classer autrement pour mieux soigner. Les promesses des neurosciences psychiatriques translationnelles. *Comptes Rendus. Biologies*, 338(8-9), 627-633.

Plassard, F. (1977). Les autoroutes et le développement régional. *Presses Universitaires de Lyon*.

Raimbault, N. (2020). Nouveaux emplois ouvriers, nouveaux territoires ouvriers?. Une comparaison des géographies professionnelles et résidentielles des ouvriers de l'industrie et des ouvriers de la logistique en Île-de-France. *Travail et emploi*, (162), 71-102.

Ramaux, C. (2010). Pierre Dardot et Christian Laval, La nouvelle raison du monde. Essai sur la société néolibérale,(2009) et Luc Boltanski, De la critique. Précis de sociologie de l'émancipation,(2009).. Aporie de la critique funèbre. *Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs*, (7).

Région Ile-de-France. (2013). Schéma directeur de la Région Ile-de-France.

Région du Nord - Pas-de-Calais. (2015). Schéma Interdépartemental des Carrières du Nord - Pas-de-Calais.

Richer, C., Charliac, A., Denis-Dintilhac, S., Zeganadin, J.P. (2016). Rapport de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. *Tribunal administratif de Paris*.

Sénat. (2017). Comptes rendus de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. *Table ronde sur le canal Seine-Nord Europe*.

Setec. (2013). *Expertise portant sur l'impact économique de la partie française de la liaison Seine-Escaut, dont le canal Seine-Nord Europe, sur les filières logistiques et industrielles ainsi que sur les territoires les plus concernés*.

Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE). (2023). Pièce B1 7E. *Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale*.

Société du canal Seine-Nord Europe. (2024). *Mémoire en réponse aux observations formulées dans le cadre de l'enquête publique du Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale relative aux travaux nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe sur les secteurs 2 à 6 de Passel (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord)*.

Strale, M. (2010). La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes. *Belgeo. Revue belge de géographie*, (1-2), 119-134.

Strale, M. (2011). L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique. *EchoGéo*, (15).

Tilly, P. (2016). Conclusions: le transport fluvial au coeur des préoccupations et des enjeux contemporains. *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, 94(4), 1029-1041.

Ungan, U. (2015). Pierre DARDOT et Christian LAVAL (2009), La nouvelle raison du monde. Essai sur la société néolibérale. Paris, La Découverte. *Communication. Information médias théories pratiques*, 33(1).

Valence, D et Wulfranc, H. (2023). *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir*.

VNF. (2006). Pièce H - Evaluation socio-économique - *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du canal Seine-Nord Europe. Liaison fluviale européenne Seine-Escaut et aménagements connexes de Compiègne à Aubencheul-au-Bac*.

VNF. (2021). *Rapport annuel. Observatoire du transport fluvial. Bassin de navigation du Nord - Pas-de-Calais. Bassin de navigation de la région Hauts-de-France*

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. (2023). *Verkehrsbericht 2023*.

Articles de presse

Allix, G. (2018). A Paris, la logistique urbaine du XXI^e siècle sur les rails. *Le Monde*.

Alves-Teixeira, F. (2024). Premiers coups de pelle pour le Canal Seine-Nord : un chantier «qui ne s'arrêtera pas», promet Xavier Bertrand. *Oise Hebdo*.

Beaulieu, C. (2023). Paris : gare de fret « fantôme » à 80 millions d'euros, Chapelle International attend son premier train depuis 2018. *Le Parisien*.

Berkaoui, H. (2017). Canal Seine-Nord : « L'État se défause » dénonce Xavier Bertrand. *Public Sénat*.

Bernard, G. (2024). Canal Seine–Nord Europe : grand projet inutile ou infrastructure écolo ? *Alternatives économiques*.

Berrier, E. (2023). Multirgio : des bateaux...et des ports. *Téma. Transport & Logistique*.

Bertrand, S. (2015). Le maire du Havre part en croisade contre le canal Seine-Nord. *76actu*

BNP Paribas Real Estate. (2022). *Les Hauts-de-France, champions de la logistique au cœur de la dorsale européenne*.

Carlier D. (2021). Le Canal Seine-Nord, l'outil politique de Xavier Bertrand. *Va infos*.

Courrier Picard (2023). À Montmacq, le canal Seine-Nord Europe prend déjà forme.

Daif, A. Une usine de production de frites surgelées s'installe prochainement à Péronne : 150 emplois directs et 400 emplois indirects attendus. *France 3 Régions*.

Deljurie, G. (2017). Feu vert pour le canal Seine-Nord Europe : les enjeux derrière le « compromis ». *La Tribune*.

Dubromel, S. (2021). Voici à quoi ressemble la plus grande carrière de France qui fournit les chantiers du Grand Paris.

Fermon, V. (2021). Comment le canal Seine-Nord peut servir l'irrigation. *Réussir l'action agricole Picarde*.

Grimault, V. (2022). L'injustice géographique de la réforme de l'assurance chômage. *Alternatives économiques*.

Guedj, L. (2023). Canal Seine-Nord : la résistance s'organise face à un projet « pharaonique ». *Blast, le souffle de l'info*.

Godin, R. (2024). Les libertariens Musk et Milei veulent dominer le débat économique. *Mediapart*.

Grosjean, G. (2020). Région liégeoise: le Trilogiport, ce grand flop de l'emploi... *Sudinfo*.

La Voix du Nord (2022). Pour leurs livraisons, les Carrières du Boulonnais ont tendance à préférer le train.

La Voix du Nord (2023). Quelles répercussions aura le port intérieur de Marquion-Cambrai sur le territoire ?

La Voix du Nord (2024). Comment l'acquisition de terres nécessaires au canal Seine-Nord Europe bouleverse le parcellaire agricole.

Le nouveau économiste (2023). L'immobilier logistique face au zéro artificialisation nette.

Leurs, R. (2024). Somme : 3 questions pour comprendre le projet FertigHy situé à Languevoisin-Quiquery. *Journal de Ham*.

LPO (2024). Victoire de la biodiversité contre les méga-bassines.

Martin, C. (2022). Le projet Multirégio" avance dans le bassin du Nord-Pas-de-Calais. *Téma. Transport et logistique*.

Moniez L. (2017). Un compromis pour relancer le projet du canal Seine-Nord Europe. *Le Monde*.

NordInfo. (2024). Canal Seine-Nord Europe : démarrage des travaux dans le Cambrésis début 2025.

Prouvoyeur, J. (2024). "Un projet pour notre transition écologique" : Christophe Béchu se félicite des travaux du canal Seine-Nord Europe. *France Bleu*.

Scott Crabé. (2021). « La batellerie navigue en eaux troubles ». *Mammoth*.

Sivardière J. (2017). Tribune. Le canal Seine-Nord est un grand projet inutile. *Reporterre*.

Vautier, F. (2024). Canal Seine-Nord Europe : deux associations déposent un recours devant le tribunal administratif d'Amiens. *France Bleu*.

Wojtkowski, V. (2023). Le port de Dunkerque maintient le cap des 2 millions de tonnes exportées sur le terminal céréalier. *Le Marin*, (8 novembre 2023).

Wojtkowski, V. (2023). Nord céréales a exporté près de 2,2 millions de tonnes durant la campagne 2022-2023. *Le Marin*, (1er décembre 2023).

Sitographie

Aides aux entreprises en Wallonie. (2025).

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. (2021). L'Aperçu n°7 – Canal Seine-Nord Europe : L'opportunité d'une stratégie logistique pour notre aire métropolitaine.

Aubry, E. (2022). Rhin et Danube : deux fleuves, deux Europe(s) ? *Le dessous des cartes* | ARTE.

Bund Naturschutz in Bayern e.v. (2012). 20 Jahre Rhein-Main-Donau-Kanal.
<https://www.bund-naturschutz.de/pressemitteilungen/20-jahre-rhein-main-donau-kanal>

CEREMA. (2021). *Geofer. La plateforme du ferroviaire*. [Base de données numériques consultée le 26 décembre 2024].

Entreprises fluviales de France. (2022). *Transport fluvial cherche bateliers désespérément*.
<https://entreprises-fluviales.fr/cherche-bateliers-desesperement>

Institut Paris Région. (2024). *Transformation du métabolisme régional : l'Île-de-France est-elle plus circulaire qu'avant ?*

La préfecture et les services de l'État en région Hauts-de-France. (2022). *Première conférence régionale de la logistique en Hauts-de-France*.

Ministère de l'environnement, de l'Energie et de la Mer. (2016). *Cabotage routier de marchandises La réglementation en France*.

Ministères Territoire, Ecologie, Logement. (2023). *620 600 poids lourds en circulation au 1er janvier 2023*.

Ministère de la transition écologique. (2021). *Chiffres clés du transport - Édition 2021. Réseaux navigables*.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transport-2021/6-reseaux-navigables>

Entreprises fluviales de France. (2021). *Pour la sauvegarde des canaux Freycinet de France*.
<https://entreprises-fluviales.fr/pour-la-sauvegarde-des-canaux-freycinet-de-france>

Projet FertigHy. (2025). Site Internet.

Setec. (2022). Canal Seine-Nord Europe (CSNE) : Concevoir un modèle de transport durable et ancré dans les territoires.
<https://www.setec.fr/blog/2022/02/01/canal-seine-nord-europe-csne-concevoir-un-modele-de-transport-durable-et-ancrer-dans-les-territoires/>

Société du canal Seine-Nord Europe (2024). *Canal Seine-Nord Europe*.
https://www.canal-seine-nord-europe.fr/?doing_wp_cron=1733771105.8487920761108398437500

SNCF Réseau. (2023). *Brochure le fret ferroviaire en Hauts-de-France*.

SNCF Réseau. (2024). *Mise au gabarit du pont-rail de Mours*.

Liste des tableaux et des figures

I - Les tendances de fret sur l'axe nord-sud

Tableau 1. Destination des trains de fret chargés dans les Hauts-de-France

Tableau 2. Volumes de marchandises échangés par voie fluviale dans les Hauts-de-France, en 2021

Tableau 3. Volumes de marchandises échangés par la route dans les Hauts-de-France, entre 2014 et 2021

Figure 1. Évolution du trafic interne de marchandises en milliards de tonnes-kilomètres

Figure 2. Répartition modale du fret des Hauts-de-France et de la France, 2014

Figure 3. Recensement du trafic ferroviaire journalier dans les Hauts-de-France en 2019

Figure 4. Le réseau fluvial des Hauts-de-France

Figure 5. Evolution des volumes transportés sur le bassin Nord-Pas-de-Calais (NPDC) entre 1996 et 2021

Figure 6. Comparaison du trafic du canal du Nord et du transit sur le bassin NPDC entre 1996 et 2021

Figure 7. Comparaison de la typologie des marchandises naviguant sur le canal du Nord et le bassin NPDC en 2021

Figure 8. Recensement du trafic de poids lourds dans les Hauts-de-France en 2019

Figure 9. Part des différents types de marchandises transportées sur la route au sein des Hauts-de-France et sous pavillon français.

Figure 10. Part des différents types de marchandises transportées sur la route entre les Hauts-de-France (HDF) et l'Ile-de-France (IDF) et sous pavillon français.

Figure 11. Évolution du trafic fluvial en France (en millions de tonnes)

Figure 12. Photographie des berges du canal du Nord (novembre 2024)

Figure 13. Répartition modale du transport de marchandises en Belgique

II - Un canal structurant pour le territoire ?

Tableau 1. Estimations de VNF et de Setec International en termes d'emplois induits 10 ans après la mise en service du canal Seine-Nord

Figure 1. Promesse de diminution du trafic routier due au CSNE

Figure 2. Tableau fourni par la Direction Générale des Routes

Figure 3. Hypothèses et estimations d'emplois lors de la construction du CSNE, présentées par Setec International

Figure 4. Prévisions de la demande de transport sur le périmètre Seine-Escaut

Figure 5. Evolution et nature du trafic fluvial sur le CSNE à horizon 2035 et 2070

Figure 6. Prévisions de la part modale sur le périmètre nord-sud

Figure 7. Prévisions de la répartition modale sur le corridor nord-sud en 2020

Figure 8. Prévision de trafic dans le dossier d'enquête publique

Figure 9. Prévision de trafic dans le dossier d'autorisation environnementale

Figure 10. Synthèse des choix d'implantation des entreprises logistiques

Figure 11. La liaison Paris-Anvers interbassin VS la liaison fluvio-maritime

III - Quelles appropriations de l'infrastructure par les acteurs économiques du territoire ?

Figure 1. Coût de transport à la tonne en fonction du gabarit

Figure 2. Valeur du sur-péage fluvial à l'horizon 2035 sur le canal Seine-Nord Europe, en €2019

Figure 3. Evolution de la production de céréales dans les Hauts-de-France

Figure 4. Périmètres des aménagements fonciers

Figure 5. Comparaison des flux de granulats entre 2015 et 2021

Figure 6. Evolution de la consommation francilienne de granulats entre 1974 et 2015

Figure 7. Evolution du trafic de conteneurs sur le Rhin-Main-Danube, à l'écluse de Kelheim

Figure 8. Répartition modale du transport terrestre de conteneurs

Figure 9. Répartition des emplois dans la filière fluviale 5 ans après MES

Figure 10. Évolution de la flotte française de transport fluvial (rouge > 1 500t, bleu < 1 500t)

Figure 11. Structure des flottes par pays en 2020

Figure 12. Part de la logistique dans les effectifs salariés par zone d'emploi et localisation des plus gros établissements employeurs

Figure 13. Les ports intérieurs et leur surface

Figure 14. Estimation du nombre d'emplois par plateforme logistique

Figure 15. Emplois sur les PFM 10 ans après MES, données actualisées, hypothèses de travail conservées

Figure 16. Demande de transport selon les gabarits