Gaëtan Hiblot
Margaux Lavogiez
Mathis Leroy

GE90

La fabrique des grandes infrastructures

Canaliser pour mieux régner

A23-P24

Sommaire

1. L’eau, une ressource d’intérêt public....3

1.1 Le CSNE et l’eau....3

2. De quel intérêt public parle-t-on ?....5

2.1 Un projet nécessaire à la croissance économique du territoire ?....6

2.2 Un projet européen majeur....7

2.3 Un projet d’intérêt politique....8

3. Le canal Seine Nord Europe, ou comment imposer une infrastructure sans même en donner l’apparence....11

3.1 La territorialisation du débat....11

3.2 Techniciser le débat autour de l’infrastructure....13

3.3 La mise en place de l'enquête publique : une procédure démocratique ?....15

Conclusion....17

« Moi j'adore l'eau, dans 20 ou 30 ans y en aura plus ». Il y a maintenant une décennie que Jean Claude Van Damme a amusé la presse en prononçant cette phrase, avec un ton pourtant bien sérieux. Depuis, la question de l'eau n'a cessé de s'aggraver et plus personne ne s'en amuse, bien au contraire. Toutes les grandes organisations alertent sur la crise de l'eau qui ne fait que commencer, depuis la Banque Mondiale, qui affirme que les problématiques liées à l'eau « sont considérés parmi les plus grandes menaces pour la prospérité et la stabilité mondiale[1] », jusqu'au GIEC, qui alerte sur l'augmentation simultanée[2] des épisodes de fortes précipitations[3] et de sécheresses.

Si, pour l'heure, cette problématique peut encore sembler bien distante des Hauts-de-France, le nord de la France constitue pourtant une illustration parfaite des phénomènes décrits par le GIEC : alors qu'entre le 14 avril et le 27 octobre 2023[4], une partie des Hauts-de-France a été mise en « alerte sécheresse », la même zone fut soumise à de fortes inondations dès janvier 2024[5].

C'est dans ce contexte climatique et hydrologique si particulier que le « chantier du siècle » se prépare. Le canal Seine-Nord Europe (CSNE), projet pharaonique de plus de cinq milliards d'euros, se préparait jusqu'à présent sans bruit. Avec le début des travaux, une contestation s'est petit à petit faite entendre, emmenant avec elle le débat sur l'eau. Ce projet de 107 kilomètres de long vise à relier les ports du Nord (Dunkerque, Anvers et Rotterdam principalement) à Paris et à l'axe Seine (Rouen et le Havre). Projetant d'embarquer des bateaux à grand gabarit européen Vb[6], ce canal ferait cinquante-quatre mètres de large, mettrait en œuvre six écluses parmi les plus grandes d'Europe et nécessiterait l'excavation de soixante-dix-huit millions de mètres cube de terre, soit trois fois plus que le Grand Paris Express[7]. Un projet d'une telle ampleur nécessite aussi d'importantes ressources hydriques.

Compte tenu de la disponibilité de la ressource dans la région, un projet aux telles dimensions suscite forcément des interrogations. Le projet est pourtant déclaré « d'utilité publique et urgent » par le décret du 11 septembre 2008[8] sous le gouvernement de François Fillon. Les effets de celui-ci sont prolongés

---

[1] La Banque mondiale. *Gestion des ressources en eau.* 2022. https://www.banquemondiale.org/fr/topic/waterresourcesmanagement

[2] Nations Unies. *L'eau – au cœur de la crise climatique*. https://www.un.org/fr/climatechange/science/climate-issues/water

[3] Intergovernmental Panel on Climate Change. IPCC Technical Paper VI. *Climate change and water*. 2008. https://archive.ipcc.ch/pdf/technical-papers/climate-change-water-en.pdf

[4] Les services de l'État dans le Nord. *Sécheresse : les bassins de l'Escaut et de la Sambre placés en alerte*. 2023. https://www.nord.gouv.fr/Actualites/Actualites/Secheresse-les-bassins-de-l-Escaut-et-de-la-Sambre-places-en-alerte
Chambre d'agriculture Hauts-de-France, *Sécheresse en Nord-Pas-de-Calais*, 2023. https://hautsdefrance.chambre-agriculture.fr/articles/detail-de-lactualite/actualites/secheresse-en-nord-pas-de-calais/

[5] Sophie Morlans. *Inondations dans le Pas-de-Calais : l'état de catastrophe naturelle reconnu pour deux communes supplémentaires.* France bleu nord, 2024. URL: https://www.francebleu.fr/infos/environnement/inondations-de-le-pas-de-calais-l-etat-de-catastrophe-naturelle-reconnu-pour-deux-communes-supplementaires-2612140

[6] D'après la classification européenne CEMT. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/wat19922f.pdf

[7] Société du canal Seine-Nord Europe. *Schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais*. 2022 p.8. https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/08/Schema-directeur-gestion-apppro-et-deblai_version-synthese-Vdef-220615.pdf
Pour le grand Paris-Express:
Société du Grand Paris. *Schéma de gestion et de valorisation des déblais*. 2022. p.11.
https://www.grandparisexpress.fr/sites/default/files/2023-07/167797-qwd0fd75eb.pdf

[8] Légifrance. *Décret du 11 septembre 2008.* https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019460451

en 2018 par un second décret. Le canal est en effet présenté comme indispensable pour redynamiser le territoire qui souffre d'un taux de chômage plus important que la moyenne française. Ce projet est accompagné d'une promesse de *réindustrialisation*, synonyme de *revitalisation* et de création d'emplois – principalement dans le domaine industriel et agricole. La compétitivité des entreprises installées le long du canal serait améliorée. Elles pourraient profiter des avantages du transport fluvial, notamment en renforçant leurs liens avec le bassin parisien. Dès lors, des intérêts contradictoires au sein de la société civile se dessinent. Certes la société du canal Seine-Nord Europe, en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet, annonce un projet neutre d'un point de vue hydrologique, mais les oppositions scientifiques et militantes semblent contredire cette trajectoire de massification des fluxs en appelant à la prudence et à la préservation du vivant[9]. Alors, de quel « intérêt public majeur » parle-t-on ?

Comment est construit la notion d'intérêt public pour un projet comme le canal Seine-Nord Europe dans un tel contexte environnemental et climatique ?

Dans un premier temps, nous analyserons le dossier d'étude environnementale pour prendre la mesure des conséquences sur l'hydrologie de la région. Cet état des lieux amène avec lui la question capitale de la gestion de la ressource en eau et des conflits attenants.

Nous essaierons de comprendre dans un second temps en quoi il possède un intérêt pour le territoire dans lequel il est implanté. Quels sont les bénéfices publics si souvent mis en avant par les porteurs du projet et par quoi est justifié cet intérêt public ?

Finalement, nous étudierons comment le discours de chacun des acteurs impliqués s'est construit, a évolué, puis s'est imposé dans l'imaginaire commun lié au CNSE. Comment expliquer qu'un projet d'une telle ampleur ne rencontre une opposition plus grande – au cours des vingt dernières années jusqu'à aujourd'hui – tandis que d'autres, d'échelle pourtant plus petite, aient constitué un motif suffisant pour une levée générale de bouclier[10] ?

[9] L'autorité environnementale a par ailleurs mis en garde la société du canal Seine Nord Europe dans son avis émis en 2022.
Autorité environnementale. *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le Canal Seine-Nord Europe (59-60-62-80)*. 2022.
https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191218_csne_dae_secteur_1_delibere_cle56a54c.pdf

[10] On peut par exemple citer la construction de la « Cité Internationale de la Langue Française » à Villers-Cotterêts, projet fortement politisé et décrié pour son coût jugé trop important.
Le Devoir. *La Cité internationale de la langue française fait déjà polémique*. 2023.
https://www.ledevoir.com/monde/europe/800965/france-peine-inauguree-cite-internationale-langue-francaise-fait-polemique

1. L'eau, une ressource d'intérêt public

Le 28 juillet 2010, l'Assemblé générale de l'ONU reconnaît « le droit de l'homme à l'eau et à l'assainissement », droit « essentiel à la pleine jouissance de la vie et à l'exercice de tous les droits de l'homme[11] ». Lors de cette même assemblée, le représentant du Yémen déclarait que « l'eau sera le pétrole du " siècle de la soif " que va devenir le XXIe siècle[12] ». En effet, aussi évident que cela puisse paraître, l'accès à l'eau est une condition préalable à toute vie humaine, *a fortiori* dans nos civilisations agraires. Lorsque cette ressource vitale manque, des conflits autour de l'usage de l'eau peuvent éclater. Audrey Azoulay, directrice générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, affirme : « si nous voulons préserver la paix, nous devons [...] mieux préserver les ressources en eau[13] ».
Les enjeux autour de l'eau ne résident pas seulement dans son manque, mais aussi dans les catastrophes climatiques causées par un trop plein d'eau : inondations et tempêtes en tête. « Les inondations, les sécheresses et les tempêtes ont été à l'origine de près de 90 % des 1000 événements les plus catastrophiques survenus depuis 1990. Elles ont causé plus de 1000 milliards de dollars de dégâts et affecté plus de 4 milliards de personnes, les plus touchées étant les pauvres et les plus vulnérables[14]. » Cet enjeu hydrique est loin d'être endémique aux pays du Sud global : dans les Hauts-de-France, nous assistons à l'augmentation des catastrophes hydrologiques, tant en fréquence qu'en intensité. Les deux dernières années ont parfaitement illustré les deux faces de cette pièce mortifère. À l'été 2022, une sécheresse intense sévit, des incendies historiques se déclarent dans l'Oise ainsi que la Somme et les restrictions sur l'eau courent jusqu'à l'automne. À l'hiver 2023-2024, des inondations extrêmement fréquentes et intenses ravagent le Nord de la France.
L'eau est donc une ressource d'intérêt général, que les États doivent administrer de manière à garantir son accessibilité, sa salubrité et la protection de sa population. Le non-respect de cette obligation d'action a été sanctionnée par la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH). En effet, celle-ci a condamné le 9 avril 2024 la Suisse pour son inaction climatique ; la CEDH « a été amenée à développer une jurisprudence dans le domaine de l'environnement en raison du fait que l'exercice de certains des droits garantis par la Convention [européenne des droits de l'homme] peut être compromis par la dégradation de l'environnement et l'exposition à des risques environnementaux[15] ».

1.1 Le CSNE et l'eau

C'est dans ce contexte que le projet de canal Seine-Nord Europe, « chantier du siècle » avance inexorablement. Au cours de son cheminement administratif, la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a produit un dossier de demande d'autorisation environnementale, afin de donner l'occasion aux citoyennes et aux citoyens de répondre de manière informée à l'enquête publique environnementale qui se

[11] Nations unies. *L'Assemblée « reconnaît » le droit à l'eau potable comme un droit fondamental et nomme Carman Lapointe du Canada Secrétaire générale adjointe au contrôle interne*. 2010.
[12] Ibid.
[13] ONU Info. *Pour préserver la paix, il faut préserver les ressources en eau, plaide l'UNESCO*. 2024..
https://news.un.org/fr/story/2024/03/1144286
[14] Nations Unies. *Gestion de l'eau et réduction des catastrophes naturelles sont étroitement liées*. 2015
https://www.un.org/fr/desa/water-management
[15] Unité de presse de la cour européenne des droits de l'homme. *Fiche thématique – changement climatique*. 2024.

déroulait du 04 mars au 02 avril 2024 et qui portait sur les secteurs allant de Passel (80) à Aubencheul-au-bac (59). Nous allons ici étudier la pièce C1 du dossier d'enquête environnementale, le « volet "eaux et milieux aquatiques" ». Ce travail nous permettra d'évaluer dans quelle mesure ce canal préserverait la ressource en eau, et quelles implications sur la notion « d'intérêt général majeur » cet impact sur la ressource en eau aurait.

On apprend dans ce document que le canal ainsi que sa bassine d'alimentation représentent trente-cinq millions de mètres cubes d'eau. L'alimentation du plan d'eau pour compenser les pertes en évaporation et infiltration sera assurée la plupart du temps par pompage dans l'Oise, non loin de la ville de Montmacq (60). En période de basses eaux, l'alimentation du canal sera assurée par la retenue de la Louette, située à Allaines (80) et d'une capacité de quatorze millions de mètres cubes. À titre de comparaison, cette retenue d'eau représente le double de toutes les bassines présentes dans les Deux-Sèvres cumulées[16]. Le dispositif « canal + retenue d'eau » serait rempli par pompage dans l'Oise. Si le débit était trop faible dans l'Oise, le pompage cesserait et le canal serait alimenté par la retenue d'eau de la Louette. Ce seuil maximal est fixé à un débit de 32,9m^3/s au droit de la station hydrométrique de Creil[17]. Ce seuil est supérieur de 0,9m^3/s au seuil de vigilance sécheresse.

En outre, ce projet entraînerait un drainage de vingt-cinq millions de mètres cubes d'eaux souterraines et intercepterait l'écoulement de bassins versants d'une surface cumulée de quarante-mille hectares[18]. « Les emprises définitives du projet représentent une surface totale de 3 010 ha, les emprises techniques des ouvrages de navigation (biefs, écluses et bassin de retenue) occupant 1 955 ha.[19] » Cette emprise est à majorer car les zones industrialo-portuaires attenantes au canal ne sont pas prises en compte dans l'étude. Si nous croyons les annonces de création d'emploi autour du projet, nous pouvons prévoir une artificialisation d'autant plus conséquente.

Cette modification des cours d'eau ainsi que l'artificialisation accentuent les facteurs de risque hydrologique. Comme l'affirme le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), l'artificialisation des sols n'est pas sans conséquences sur l'eau et le vivant : « Inondation dans les villes, pollution des eaux qui ruissellent, nappes phréatiques qui ne se rechargent pas, disparition des sols naturels, agricoles et forestiers. En France, ce sont entre 20 000 et 30 000 hectares de sols qui sont artificialisés, chaque année. C'est-à-dire avec des routes, des parkings, des bâtiments. Et l'artificialisation a aussi d'autres conséquences :

- sur le climat car le sol ne peut plus capter le CO_2, ce qui crée des îlots de chaleurs
- sur la biodiversité avec la perte accélérée d'organismes vivants[20] »

Le projet de canal Seine-Nord risquerait donc d'artificialiser une quantité très importante de terres, augmentant ainsi la violence des inondations et amoindrissant la recharge utile des nappes phréatiques. Dans

---

[16] « Dans les Deux-Sèvres, les seize bassines prévues devraient contenir à terme un peu plus de 6 millions de mètres cubes ». Le Monde. *Mégabassine de Sainte-Soline : 7 questions pour comprendre le projet et les manifestations pour l'empêcher*.

[17] Société du canal Seine-Nord Europe. Dossier de demande d'autorisation environnementale. Op.cit. p.106.

[18] Société du canal Seine-Nord Europe. Dossier de demande d'autorisation environnementale. *C1 - Volet « Eaux et milieux aquatiques »*. 2024. p.31

[19] *Ibid*. p.27.

[20] BRGM. *Zéro Artificialisation Nette : comment désimperméabiliser nos sols ?* LinkedIn. 2023. https://www.linkedin.com/posts/brgm_z%C3%A9ro-artificialisation-nette-le-webinaire-activity-7071748476824363008-7OH1/?originalSubdomain=ca

le même temps, le maintien d'autant d'eau en surface obligerait de pomper dans l'Oise jusqu'à mettre en tension la ressource en eau jusqu'au seuil de vigilance sécheresse. De plus, il existe un débat pour ajouter une « solution complémentaire » à la retenue de la Louette au regard des épisodes de sécheresse auxquels nous pouvons légitimement nous attendre[21]. Ces suggestions émanent de la commission d'enquête environnementale et du conseil économique, social et environnemental régional (CESER)[22].

En se fondant sur les sources de la société du canal Seine-Nord elle-même, le constat est clair : le canal Seine-Nord Europe va à rebours des impératifs concernant la gestion de la ressource en eau. Sans pouvoir placer un curseur précis, il semble que ce canal ne pourrait que nuire à la situation hydrique des Hauts-de-France, que ce soit en impactant négativement la qualité de la ressource en eau, sa disponibilité ou encore en accentuant les catastrophes climatiques. Preuve en est, la maîtrise d'ouvrage du projet demande une dérogation à la directive cadre européenne sur l'eau[23], qui dispose un certain nombre de mesures pour préserver la ressource en eau et sa qualité. Mais alors, si le canal Seine-Nord Europe risque d'aggraver de manière significative une situation hydrique déjà préoccupante – pourtant garante de la pérennité et de la stabilité de nos sociétés – comment et pourquoi celui-ci peut-être qualifié « d'intérêt public majeur » ?

2. De quel intérêt public parle-t-on ?

Le projet du canal Seine-Nord Europe est déclaré « d'utilité publique » en 2008[24] sous le gouvernement de François Fillon. D'un point de vue juridique, la déclaration d'utilité publique en France est une procédure administrative. Elle permet d'exproprier des terrains afin de procéder à des missions d'aménagement. Depuis 1834, une déclaration d'utilité publique ne peut être obtenue qu'à la suite d'une enquête publique lancée par le préfet. L'utilité publique est prononcée par un décret en Conseil d'État ou par un arrêté ministériel en fonction de la taille du projet. Il s'agit d'une démarche souvent amorcée par l'État ou par les collectivités territoriales.

---

[21] En 2050, il est prévu « 2 fois plus de sécheresse des sols en 2050, comparé à la période 1976-2005 » et « 2 milliard de mètres cubes d'eau manqueront si la demande reste stable ».
Centre de ressources pour l'adaptation au changement climatique. *Sécheresse : à quoi s'attendre et comment s'adapter ?* 2023

[22] France info. *Canal Seine-Nord Europe : un rapport appelle à la vigilance sur la ressource en eau dans les Hauts-de-France : "on tire la sonnette d'alarme parce qu'il faut agir tout de suite"*. 2022
Société du canal Seine-Nord Europe. *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)*. 2024. p.16.

[23] Société du canal Seine-Nord Europe. Dossier de demande d'autorisation environnementale. *op. cit.* p.48

[24] Décret du 11 septembre 2008 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes, entre les communes de Compiègne (Oise) et Aubencheul-au-Bac (Nord) et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Beaulieu-les-Fontaines, Cambronne-lès-Ribécourt, Chiry-Ourscamps, Choisy-au-Bac, Clairoix, Janville, Le Plessis-Brion, Longueil-Annel, Montmacq, Noyon, Passel, Pimprez, Pont-l'Evêque, Ribécourt- Dreslincourt et Thourotte dans le département de l'Oise, Biaches, Cléry-sur-Somme, Mesnil-Saint-Nicaise, Moislains, Nesle, Péronne et Villers- Carbonnel dans le département de la Somme, Hermies et Marquion dans le département du Pas-de-Calais et Aubencheul-au-Bac dans le département du Nord.

D'après l'historien Frédéric Graber, spécialiste de l'histoire environnementale et des outils administratifs favorisant le développement industriel, « "le public" peut être conçu de manière assez diverse, "le projet" peut être rendu public selon des modalités et des formes très variables, dans un cadre qui peut être judiciaire, administratif ou parlementaire[25]. » Ainsi, il semble primordial de saisir qui est ce « public » pour comprendre selon quelles dynamiques s'implante le CSNE. Quelles sont les forces qui influent sur ce projet pour qu'il voit le jour ?

2.1 Un projet nécessaire à la croissance économique du territoire ?

Le canal est un projet présenté comme nécessaire pour le territoire des Hauts-de-France, notamment pour ses habitants. Un des enjeux stratégique principal identifié par le SETEC – la Société d'Études Techniques et Économiques chargée de réaliser une expertise sur l'impact économique de la partie française de la liaison sur le territoire – est « le développement et la dynamisation des territoires (création de valeur ajoutée et d'emplois) ». En effet, les départements traversés par le canal sont des secteurs historiquement industriels et agricoles. Ils ont largement contribué à l'industrialisation française au XIX^{e} siècle grâce notamment à l'exploitation des mines de charbon. Ils font face depuis le milieu du XX^{e} siècle à un ralentissement de l'industrie qui entraîne une augmentation du chômage dans la région. Aujourd'hui, le taux de chômage dans les Hauts-de-France reste plus élevé que la moyenne française : 9,3 % au quatrième trimestre de 2023 contre 7,1 %[26]. Le rapport d'expertise sur l'impact économique de la liaison Seine-Escaut le rappelle : « Au plus fort de la crise (2008 et 2009) la Picardie a perdu 25 000 emplois en 2 ans dont 4 000 emplois dans l'industrie. La désindustrialisation historique n'a pu être compensée par le développement d'une économie tertiaire[27]. » La réindustrialisation du territoire est donc un des enjeux politiques majeurs au niveau local et le canal est présenté comme un outil pour y répondre.

L'apport du canal Seine-Nord Europe pour la région serait principalement socio-économique. Le projet devrait permettre aux industries présentes le long du canal de développer leur marché. En effet, le transport de marchandises vers le bassin parisien notamment devrait être facilité. Des péniches plus grandes, pouvant parfois acheminer des conteneurs, pourraient traverser l'Oise. Les coûts associés au transport seront ainsi diminués : moins de péniches pour plus de marchandises. De plus, le transport fluvial est reconnu pour être particulièrement fiable et sécuritaire. Les entreprises proches du canal pourraient donc profiter de cet avantage économique et logistique. Les filières les plus avantagées par le projet seraient celles d'ores et déjà implantées sur le territoire. On compte parmi elles la filière céréalière, la filière mécanique et automobile, la filière des granulats ainsi que la filière de la chimie. Les produits dont elles font commerce sont particulièrement adaptés au transport fluvial. Les longues cales des péniches peuvent contenir du vrac mais aussi de longues pièces métalliques.

Cette facilitation du transport fluvial devrait ainsi permettre de redynamiser le territoire en le rendant plus attractif auprès des entreprises industrielles. Par extension, une augmentation du nombre

[25] Graber, F. (2016). Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, p. 31.
[26] INSEE, *Taux de chômage par zone d'emploi au 4^{e} trimestre 2023*, 2024.
[27] SETEC, *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*, 2013, p. 110.

d'emplois est attendue : « Le dossier DUP de 2006 estimait que le développement du trafic fluvial et des régions impactées seraient créateurs de :

- 10 000 à 15 000 emplois induits 10 ans après MES
- 25 000 emplois induits en 2030
- jusqu'à 45 000 emplois induits en 2050 dont :
    - 4 500 à 7 000 en Picardie
    - 13 000 à 15 000 en Nord-Pas de Calais
    - 20 000 à 23 000 en Ile-de-France et Haute-Normandie (vallée de la Seine)[28]. »

Ces chiffres anciens sont à mettre en perspective avec la situation actuelle du canal. Le projet ayant pris du retard, le canal n'est pas encore livré. Le nombre d'emplois aujourd'hui liés au projet dans la région s'élève à environ six-mille[29] dont pour la plupart sont des emplois temporaires sur chantier. Des chiffres plus récents de 2017 annoncent environ trente-mille postes en 2050[30].

Le canal Seine-Nord Europe est présenté comme une future arme économique et sociale pour le territoire des Hauts-de-France. Il attirerait les industriels et redynamiserait l'activité des départements traversés par celui-ci. Le territoire deviendrait ainsi plus attractif grâce au nombre d'emplois à pourvoir qui est censé augmenter largement. Pourtant, cet intérêt est à nuancer. Par exemple, la filière céréalière profiterait grandement du canal. Les coopératives agricoles, dont le nombre est important dans la région, utilisent déjà les péniches pour transporter les grains vers les moulins d'Ile-de-France. Le projet du canal ne semble cependant pas avoir un impact conséquent sur leurs activités économiques. En effet, le SETEC note que pour la filière céréalière « le mode fluvial gagnerait ainsi 4 points tandis que la route verrait sa part modale reculer de 2 points.[31] » Une augmentation qui semble minime. Le rapport d'expertise économique rappelle non seulement les « fortes réserves émises dès 2006 sur la rentabilité socio-économique du projet de canal en section centrale de la liaison Seine-Escaut[32] », mais également « l'évolution défavorable entre 2008 et 2012 de tous les paramètres économiques et financiers du projet qui faisait peser un risque réel de destruction de valeurs pour la collectivité[33] » ainsi que « la faiblesse des motivations d'ordre écologique du projet[34] ». Il apparaît donc que les retombées locales ne suffisent pas à elles seules à justifier le projet

2.2 Un projet européen majeur

Avant même d'être un projet d'envergure pour le territoire des Hauts-de-France, le canal Seine-Nord Europe est un projet européen. En effet, il s'inscrit dans un programme plus ambitieux encore. Depuis les

[28] SETEC, *op. cit.*, p. 71.
[29] Société du Canal Seine-Nord Europe, Site internet *Canal Seine-Nord Europe*, URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/rejoignez-la-dynamique/canal-emploi, consultation : mai 2024.
[30] Hauts-de-France, *Canal Seine-Nord Europe : les collectivités veulent prendre la main pour débloquer le chantier du siècle*, 2017, URL : https://www.hautsdefrance.fr/canal-seine-nord-europe-regionalisation/
[31] SETEC, op.cit. p. 14.
[32] *Ibid.*, p. 6.
[33] *Ibid*.
[34] *Ibid*.

années 1990, « l'Union Européenne souhaite édifier un réseau fluvial transeuropéen[35] » et le canal Seine-Nord Europe représente un « chaînon manquant de la liaison Seine-Escaut[36] ». Cette liaison fluviale doit permettre de relier la région parisienne, les Hauts-de-France, mais aussi la Belgique et les Pays-Bas. Si le canal Seine-Nord Europe est long d'une centaine de kilomètres, le réseau européen dont il doit faire partie intégrante est quant à lui long de 20 000 kilomètres. En 2007, l'axe est déclaré comme prioritaire par la commission européenne[37]. Le projet est d'ailleurs majoritairement subventionné par l'Europe : « Le coût estimé du canal Seine-Nord Europe de 4,7 milliards[38] d'euros est financé par l'Europe à 40 % pour les travaux et à 50 % pour les études, sur l'ensemble du réseau Seine-Escaut[39]. »

Le canal est donc un « corridor fluvial transeuropéen majeur[40] » dont la Belgique et les Pays-Bas sont des acteurs économiques et politiques. Ils seront en effet des exploitants importants du canal et n'hésitent donc pas à faire pression sur la France pour que le projet se concrétise. En Belgique, les travaux sur l'axe n'avaient pour objectif que la modernisation de voies déjà suffisamment larges. En 2020, « certains ont été effectués ou sont en cours de réalisation comme à Termeuzen alors que l'investissement nécessaire est plus important en France[41] ». En tardant trop à réaliser les travaux d'élargissement du canal Seine-Nord Europe, la France rend l'axe inexploitable par les bateaux à grand gabarit. Les investissements de la Belgique pour moderniser ses voies fluviales n'apportent pas les retombées économiques escomptées tant que la liaison française n'est pas ouverte. D'après l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique « globalement, 32 % des avantages liés au projet bénéficieront directement à la Belgique, aux Pays-Bas et à l'Allemagne[42]. » Le canal est donc un projet éminemment européen. L'influence de l'Europe pousse la mise en œuvre d'un projet qui, à l'échelle du territoire seulement, n'offre pas de retombées suffisamment intéressantes mais qui, à un niveau plus large, promet de renforcer les échanges européens.

2.3 Un projet d'intérêt politique

Si le projet est aujourd'hui discuté sur le plan technique et financier, la dimension politique passe au second plan. Pourtant, comme la grande majorité des projets urbains et civils d'une telle ampleur, il ne s'impose pas aux citoyens par simple providence ou raison technique, mais est poussé par des idéaux et intérêts politiques.

Comme vu précédemment, le projet est déclaré « d'utilité publique » en 2008 par le gouvernement de François Fillon. Pourtant, malgré ce statut, le projet est mis de côté jusqu'en 2013 du fait du contexte de crise économique : il manque au moins 1,5 milliard d'euro en 2013 pour mener à bien le projet. Il est remis

---

[35] Marie-Agnès Lanneaux, « Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire ? Regards croisés (France-Belgique / Collectivités-État) », *Géoconfluences*, mai 2020, p. 1.
[36] *Ibid*.
[37] *Ibid*.
[38] Le coût du canal annoncé en 2024 par la Société du Canal Seine-Nord Europe est de 5,1 milliards. Certaines estimations montent jusqu'à 7 milliards.
[39] Marie-Agnès Lanneaux, *op. cit.*, p. 6.
[40] *Ibid*., p. 8.
[41] *Ibid*., p. 6.
[42] Voies Navigables de France, *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Canal Seine-Nord Europe*, Décembre 2006, p. 73.

sur la table à la suite du rapport du député socialiste du Nord Rémi Pauvros sur la reconfiguration du canal Seine-Nord Europe commandé par Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Ce rapport promet notamment une réduction du budget prévisionnel : l'enveloppe passe de 7 milliards d'euros à 4,2 milliards[43]. Il faudra attendre juillet 2015 pour que l'Union européenne accorde un nouveau financement au projet reconfiguré .

En 2016, la Société du Canal-Seine Nord Europe (SCSNE), qui a vocation de maîtrise d'ouvrage, est créée par François Hollande, président de la République, et Gérald Darmanin, vice-président de la Région Hauts-de-France en charge des transports[44]. Rémi Pauvros est élu président de la SCSNE, Gérald Darmanin est vice-président.

Le projet est définitivement relancé par Xavier Bertrand en 2017 lorsqu'il est président de la région Hauts-de-France. Il se heurte à Edouard Philippe, alors Premier ministre, qui décide de suspendre les travaux le 6 juillet 2017 par l'intermédiaire de Nicolas Hulot, ministre de la Transition écologique et solidaire, quelques semaines avant le début du lancement du chantier[45]. Anciennement maire du Havre, le Premier ministre maintient la position historique havraise en se positionnant contre le projet. En effet, officiellement, la ville préfèrerait un développement des liens vers l'Europe de l'Est[46]. Officieusement, nous pouvons présumer d'une crainte que le canal renforce le port de Dunkerque et affaiblisse celui du Havre.

Fin 2017, un compromis est trouvé notamment grâce à l'action de Xavier Bertrand et Gérald Darmanin, défenseurs historiques du projet. Le 12 septembre 2017, Xavier Bertrand et les représentants des collectivités locales rencontrent Elisabeth Borne (alors ministre des transports) et Gérald Darmanin (alors ministre de l'Action et des Comptes publics) et portent une proposition très forte : régionaliser l'administration du canal et son financement[47]. À la suite de ces négociations, il lance le 15 septembre 2017 « l'appel de Péronne », se faisant porte-voix de « plus de 500 acteurs locaux, présidents des départements de la région, décideurs économiques, représentants des milieux agricole et portuaire...[48] ». Ces négociations ont porté leurs fruits car depuis, le projet est en marche et les chantiers d'infrastructures ont été amorcés, la convention de financement ayant été signée le 22 novembre 2019 par toutes les parties prenantes[49]. Xavier Bertrand, toujours président des Hauts-de-France, préside depuis le 3 octobre 2017 la société du canal Seine-Nord Europe.

A partir de 2019, les annonces de budget prévisionnel passent de 4,2 milliards d'euros à 5,1. Aujourd'hui, le coût du projet est de nouveau estimé à 7 milliards d'euros[50] - soit le coût initialement prévu avant le rapport Pauvros.

---

[43] Rémi Pauvros, *Rapport de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine Escaut*, 11 décembre 2013.

[44] Région Hauts de France. *Le Canal Seine-Nord Europe est officiellement lancé*, 6 avril 2017.

[45] Haydée Sabéran, « Seine-Nord : un canal noyé par le gouvernement », *Libération*, 16 août 2017.

[46] *Ibid.*

[47] Région Hauts de France. *Canal Seine-Nord Europe : les collectivités veulent prendre la main pour débloquer le chantier du siècle*, 2017.

[48] Laurie Moniez, « Un compromis pour relancer le projet du canal Seine-Nord Europe », *Le Monde*, 4 octobre 2017.

[49] Société du canal Seine-Nord Europe. *La convention de financement définitive du Canal Seine-Nord Europe signée*. https://www.canal-seine-nord-europe.fr/la-convention-de-financement-definitive-du-canal-seine-nord-europe-signee/?doing_wp_cron=1716218914.3583669662475585937500

[50] Sébastien Hembert, Gautier Delobette, Tanguy Joire, « Canal Seine-Nord Europe : dans les coulisses du chantier de la démesure », *Le 20h TF1*, URL : https://www.tf1info.fr/regions/video-reportage-tf1-canal-seine-nord-europe-dans-les-coulisses-du-chantier-de-la-demesure-2298033.html

Ainsi, le projet vit au gré des décisions des hommes et femmes d'Etat. Sa mise en place ne semble pas tant être une fatalité que le fruit du travail acharné de figures politiques. De plus, ce projet porte la marque d'une idéologie politique libérale (de droite et de gauche) : en augmentant les flux de marchandises, de la richesse et des emplois vont ruisseler sur tout le territoire concerné par cette infrastructure[51]. Pourtant, même si le canal est marqué politiquement, il est peu présent dans le débat public et lorsqu'il est présent, c'est pour discuter de ses modalités de mise en place, pas de son existence. Ce paradoxe pousse à se demander pourquoi le Canal Seine-Nord Europe est perçu comme un projet apolitique, ou au moins une fatalité de l'Histoire, qui suivrait la courbe naturelle d'un progrès (donc d'une croissance) technique.

[51] Cette vision très prégnante est pourtant largement remise en question chez les spécialistes du sujet. Lire notamment à ce propos :
Offner, J. M., Beaucire, F., Delaplace, M., Frémont, A., Ninot, O., Bretagnolle, A., & Pumain, D. *Les effets structurants des infrastructures de transport*. Espace géographique, n°43, pp.51, 2014.

3. Le canal Seine Nord Europe, ou comment imposer une infrastructure sans même en donner l'apparence

Il semble donc que ce projet soit profondément politique et ne profite qu'à un certain corps socio-économique. Pourtant, il ne rencontre que peu d'opposition politique et son avènement semble inéluctable dans le paysage politico-médiatique. Comment expliquer cette situation, relativement paradoxale lorsque l'on considère que d'autres projets d'infrastructures - grands comme petits[52] - font actuellement face à de fortes oppositions ?

En effet, les acquis démocratiques de notre société voudraient qu'un projet aussi marqué et déterminant politiquement soit débattu dans la sphère publique et reçoive l'assentiment populaire. Nous allons étudier dans cette partie les mécanismes qui guident les politiques infrastructurelles et mènent à une telle situation.

3.1 La territorialisation du débat

La communication proposée par les promoteurs du projet à propos de leur infrastructure joue un rôle central dans cette faible opposition. Dans cette première partie, comme la suivante, nous allons illustrer comment elle a été contrôlée et affinée afin de s'assurer que l'opinion publique soit favorable à la réalisation de ce « chantier de la démesure[53] ».

Pour comprendre l'évolution de cette communication, il est important de rappeler qu'entre la fin des années 1990 et les années 2010, le canal Seine–Nord Europe est vendu comme un superbe exemple de développement durable[54] : il permet de limiter les conséquences de nos activités sur le climat - moins de

[52] Parmis ces nombreux projets, l'un concerne une autres infrastructure de transport (l'autoroute A69), tandis que l'autre, d'échelle largement plus petite, concerne la rénovation d'un château dans les Hauts-de-France :
Albert Levy. *« L'opposition à l'A69 remet en cause la métropolisation du territoire »*. Le Monde (en ligne), avril 2024. URL :
https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/04/01/l-opposition-a-l-a69-remet-en-cause-la-metropolisation-du-territoire_6225431_3232.html
Pourquoi la Cité internationale de la langue française ne fait pas l'unanimité à Villers-Cotterêts ? Sud Ouest (en ligne), octobre 2023. URL :
https://www.sudouest.fr/culture/pourquoi-la-cite-internationale-de-la-langue-francaise-ne-fait-pas-l-unanimite-a-villers-cotterets-17272274.php

[53] *Canal Seine-Nord Europe : le chantier de la démesure?* Reportage TF1, 1er mai 2024. URL :
https://www.tf1.fr/tf1/jt-20h/videos/canal-seine-nord-europe-le-chantier-de-la-demesure-73229093.html

[54] Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont. *(Re)politicization of climate change mitigating projects: environmental forms and motives of the Seine Nord Europe canal.* European Journal of Futures Research, no. 10, 2022.

camions sur l'autoroute A1 -, sans pour autant mettre en péril notre volonté de croissance[55]. Il est alors communément admis que le point fort de ce projet réside dans sa dimension écologique.

Néanmoins, malgré la mise en place de cette communication positive, deux problématiques subsistent. D'une part, le gouvernement français a toujours gardé de la distance avec cette infrastructure, et ce, quel que soit le bord politique au pouvoir. Ceci pouvait être expliqué par plusieurs raisons. « De manière générale, les voies navigables de France n'ont pas reçu un large support des élites nationales, qui, depuis le 19e siècle, ont préféré le développement du ferroviaire. De plus, le CNSE ferait entrer en concurrence économique la région associée au port du Havre (nord-ouest de la France) avec celle des Hauts-de-France (nord de la France)[56]. »
D'autre part, le risque que des oppositions locales se mettent en place restait prégnant. Le modèle de Notre-Dame-des-Landes – ou des militants avait constitué une ZAD pour empêcher la réalisation de l'aéroport – inquiétait beaucoup les promoteurs du projet. Certes, la constitution d'une opposition générale semble plus probable pour un aéroport qu'un canal – en apparence plus écologique et moins contraignant pour les riverains –, mais les potentielles complications étaient telles que cette dimension devait tout de même être traitée.

La territorialisation du débat a ainsi contribué à solutionner ces deux problématiques. On peut la décrire comme un procédé de communication dont l'objectif est de modifier la trame argumentative qui accompagne le canal. Ainsi, le canal est passé d'une *infrastructure permettant d'allier écologie et croissance économique* à une *infrastructure permettant la résurrection économique d'un territoire en grande difficulté*. Il faut dire que ce changement argumentatif a été grandement aidé par le fait que, dans les faits, les Hauts-de-France sont bien dans une situation difficile, tant du point de vue économique[57] que social[58]. Ainsi, « il [Rémi Pauvros] accentue la territorialisation du projet en liant le futur du canal à celui de la région. [...] Les acteurs politiques locaux, c'est-à-dire les représentant locaux de l'état et du conseil régional, ont assuré que le "grand chantier" [en français dans le texte] était conçus pour bénéficier aux acteurs locaux (entreprise du BTP, chômeurs, etc.) : facilitation de l'emplois local, [...], facilitation de l'intégration professionnelle des jeunes, aider aux entreprises pour qu'elles puissent répondre aux appels d'offres et gestion locale des besoins auxiliaires des site de construction (nourriture, hôtels, transports)[59] ». Si l'écologie

---

[55] En témoignent les lettres – élogieuses – des figures politiques locales aux promoteurs. Ils voient dans le CNSE la possibilité de dynamiser leur territoire. Celle-ci sont compilées dans le document suivant :
Rémi Pauvros. *Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut*. Ministère des transports, de la mer et de la pêche, 2013. URL : http://www.cnba-transportfluvial.fr/cnba-news/359-remise-du-rapport-du-depute-remi-pauvros-sur-la-mission-de-reconfiguration-du-canal-seine-nord-europe

[56] Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont, *op.cit*. Traduit de l'anglais.

[57] *Bilan économique 2022 – Hauts-de-France*. Insee, 2022. URL : https://www.insee.fr/fr/statistiques/7343453

[58] Yohan Baillieul, Sophie Éblé. *Fragilité sociale dans les Hauts-de-France : la crise a renforcé les inégalités territoriales*. Insee, 2017. URL : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2665368

[59] Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont, *op.cit*. Traduit de l'anglais.

conserve une place dans l'argumentaire officiel[60], il est indéniable que « l'argument écologique est passé en arrière-plan[61] ».

Cette solution permet d'apaiser les populations locales, qui voient désormais dans l'infrastructure une opportunité. Or, ces populations locales jouent un rôle central dans les oppositions face aux grandes infrastructures[62] : la territorialisation des enjeux atteint donc dans son objectif de limiter une opposition locale et réduire le risque de constitution d'une ZAD. En outre, elle détourne ce projet d'une opposition nationale, ce projet devenant moins médiatisé et regardé uniquement par sa dimension régionale.
Elle est néanmoins moins efficace pour convaincre le gouvernement français. En effet, si l'Union Européen s'est constituée un soutiens de poids au projet – c'est d'ailleurs l'une des raison pour lesquelles le projet est toujours resté d'actualité, malgré les décennies passées sans qu'il ne se concrétise[63] –, la territorialisation de l'infrastructure n'a pas permis de changer la balance politique sur le plan national, la majorité des figures locales et régionales se positionnant alors déjà en faveur de sa construction. L'argument central pour convaincre le gouvernement français semble plutôt avoir été financier : « les promoteurs du projet ont à nouveau obtenu le soutien de l'Europe en 2013 [...]. Ce financement européen s'est montré décisif pour convaincre les autorités françaises[64] ».

Comme on peut le constater, la territorialisation du débat a contribué à modifier la politisation du canal[65], en modifiant la façon dont il était perçu afin de le rendre plus consensuel.

3.2 Techniciser le débat autour de l'infrastructure

En dépit de cette stratégie de territorialisation, « les porteurs du CNSE ont malgré tout continué de s'inquiéter à propos de l'émergence d'une mobilisation locale à l'encontre des conséquences environnementales du canal sur les écosystèmes locaux[66] ».

---

[60] Une rapide recherche sur le site du CNSE nous permet de découvrir les articles suivants, montrant le canal comme une infrastructure positive :
Société du canal Seine-Nord Europe. *Nos engagements : Environnement*. Site du CNSE, 2023. URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/environnement/
Société du canal Seine-Nord Europe. *Le canal et la transition écologique*. Site du CNSE, 2023. URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/environnement/le-canal-et-la-transition-ecologique/
Société du canal Seine-Nord Europe. *Le canal et la biodiversité*. Site du CNSE, 2023. URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/environnement/le-canal-et-la-biodiversite/

[61] Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont, *op.cit*. Traduit de l'anglais.

[62] Si ce constat peut être nuancé, il n'en reste pas moins pertinent de manière générale :
Géraud Guibert. *La contestation des grands projets d'infrastructures*. Esprit, 2013. URL : https://www.cairn.info/revue-esprit-2013-10-page-92.htm
Léa Sébastien, Julien Milanesi et Jérôme Pelenc. *Résister aux projets d'aménagement, politiser les territoires*. VertigO (19), 2019. URL : https://journals.openedition.org/vertigo/24269

[63] Marie-Agnès Lanneaux, *op.cit.*

[64] Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont, *op.cit*. Traduit de l'anglais.

[65] *Ibid*.

[66] *Ibid*.

Afin de limiter cette mobilisation, la communication autour de l'infrastructure a de nouveau été adaptée et une seconde stratégie à été mise en place, profitant de l'absence systématique de « fertilisation entre les perspectives spatio-historiques et socio-techniques[67] », en s'appuyant sur l'idéologie du progrès pour écarter toute critique. En d'autres termes, elle tire profit du fait que les figures politiques – qu'elles soient locales, régionale ou nationale – oublient « volontiers les infrastructures du passé pour promouvoir celles de l'avenir[68] ». Pour ce faire, le débat est rendu aussi technique que possible.

En effet cela permet de jouer sur le fait que « dire les infrastructures techniques, c'est s'appuyer sur des constructions sémantiques qui désignent aussi bien les acteurs qui les rendent possibles [... par exemple les comité d'experts], que la société et les valeurs auxquelles elles sont censées donner forme[69] » (par exemple le développement durable). C'est sur cette seconde partie que la technicisation du débat va permettre de jouer. Afin de revendiquer certaines valeurs (écologiques par exemple), les arguments mobilisés vont se fonder sur une quantité astronomiques de données scientifiques issues de multiples domaines – ce qui les rend inattaquables, la science étant considérée comme objective[70]. Il devient ainsi impossible pour quiconque ne soit pas un expert de contre argumenter car, pour ce faire, il faut être capable d'identifier, d'analyser et de porter un regard critique sur les paramètres et partis pris de l'enquête.

Cette technicisation du débat entre en résonance avec la territorialisation du projet : en se faisant partenaire d'associations naturalistes locales, les promoteurs du projet s'assurent que l'immense majorité des experts du territoire seront sous leur influence. Dans le cas du CNSE, un panel d'experts et d'associations – tous locaux et partenaires de la société du canal Seine-Nord Europe –, ont été invité à donner leurs idées pour créer un « canal vivant », conciliant besoins industriels et écologique[71]. Les solutions proposées correspondaient au principe ERC (Éviter-Réduire-Compenser ; une méthodologie communément utilisée dans les projets d'aménagement afin de limiter leur incidences sur l'environnement) et pouvaient être caractérisées par leur nature profondément technique : en témoigne les propositions de construction d'un « pont-canal » dans la Somme, de restaurations de zones humides, de rendre le fond du canal étanche, et bien d'autres[72]. « Ces propositions, incluant l'étude d'impact, était alignés avec un imaginaire socio-technique qui a contribué à une dépolitisation par l'ingénierie du projet de canal[73]. » Mais du fait de la complexité du propos et de la masse d'information à traiter, il est évident qu'un citoyen lambda sans connaissance préalable du domaine ne saurait identifier les hypothèses et parti pris de ces enquêtes.

La technicisation du discours autour de l'infrastructure change ainsi la nature du débat. « Le discours sur le "canal vivant" est devenu prédominant dans le débat public. Comme l'a signalé l'un des

---

[67] Nathalie Roseau. *L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien*. Tracés (35), 2018. URL : http://journals.openedition.org/traces/8207.

[68] *Ibid*.

[69] François Jarrige, Stefan Le Courant et Camille Paloque-Bergès. *Infrastructures, techniques et politique*s. Tracés (35), 2018. URL : https://journals.openedition.org/traces/8171

[70] Guillaume Carnino. *L'invention de «la science» dans le second XIXe siècle: épistémologie, technologie, environnement, politique*. (Doctoral dissertation, Paris, EHESS).

[71] Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont, *op.cit*.

[72] *Ibid*.

[73] *Ibid*. Traduit de l'anglais.

membres de l'entreprise de management du projet, "l'infrastructure, on la cache" (avril 2018)[74] ». Par la technicisation du débat, est créé un cadre ontologique dans lequel le canal est systématique : la question principale passe de « faut-il construire une telle infrastructure ? » à « comment le territoire va-t-il pouvoir s'organiser autour de l'infrastructure ? ». Ce faisant, même s'il y a des débats à son sujet, le canal reste une réalité systématiquement : la modification de la politisation du projet est opérée.

3.3 La mise en place de l'enquête publique : une procédure démocratique ?

Les éléments des deux sous-parties précédentes expliquent comment le discours lié au CNSE a été façonné pour tuer dans l'œuf tout début de résistance face au projet : il s'agit de mettre en place un contexte favorable à l'infrastructure désirée. Néanmoins, seuls, ces éléments ne peuvent constituer une réponse complète à notre question initiale, la dimension démocratique et d'intérêt public ayant été entièrement mise de côté. C'est ainsi qu'il nous faut mobiliser à nouveau un outil que nous avons précédemment mentionné : l'enquête publique.

« L'enquête publique est une procédure réglementaire assurant l'information, la participation du public ainsi que la prise en compte de l'intérêt des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Elle est dorénavant appelée enquête environnementale et est codifiée sous les articles L123 et R123 du code de l'environnement. Dans le cadre de l'enquête dont la durée est fixée par l'autorité organisatrice dans son arrêté d'ouverture, l'information du public est assurée au moyen du dossier d'enquête et sur internet. Toute personne qui le souhaite peut participer à l'enquête en déposant une contribution sur les registres ouverts à cet effet sur le ou les lieu(x) d'enquête, par courrier à l'attention du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête [...], et désormais par voie numérique.[75] » Cette citation permet de résumer ce qu'est une enquête publique : un outil qui permet de concerter les citoyens au moment de la mise en place d'un grand projet, afin de recueillir leur avis sur la question. L'outil permet d'écouter tout le monde, pour que nos infrastructures soient cohérentes et positives pour toutes les personnes qui seront touchées par sa création.

Pour comprendre les mécanismes régissant cet outil de consultation, il est nécessaire de comprendre d'où vient cet outil, et pourquoi il a été mis en place. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'enquête publique n'a pas été généralisée dans un contexte démocratique, mais monarchique. En effet, pendant l'Ancien Régime, c'est un moyen pour le pouvoir de s'informer sur ce qui se passe sur son territoire, connaître ce que pense la population et renforcer sa position en jouant le rôle d'arbitre.

Initialement, elle ne porte pas de valeurs démocratiques, mais juridique. Celles-ci n'ont d'ailleurs pas véritablement évolué depuis cette époque, selon David Graeber, historien spécialisé sur la question. « Il ne s'agit absolument pas de laisser les citoyens et les associations décider des projets, ni même de leur offrir une part de codécision : l' « autorité démocratiquement désignée » doit décider seule, mais elle doit le faire de manière transparente, explicite et « de façon motivée, en parfaite connaissance de cause, chacun ayant pris

---

[74] *Ibid*. Traduit de l'anglais.

[75] *Canal Seine-Nord Europe – Enquête environnementale sur la section de Passel à Aubencheul-au-Bac*. Registre numérique des enquêtes publiques dématérialisées, 2024. URL : https://www.registre-numerique.fr/scsne-passel-aubencheul

date pour situer les responsabilités »[76] ». Ainsi, on le comprend, l'enquête publique est bien loin d'être un outil neutre ou objectif. On peut aujourd'hui affirmer que les verdicts sont généralement pro-industrie, en permettant le développement des projets tout en faisant figure d'assurance : on pointe précisément du doigt les personnes qui se sont positionnées en faveur, ou non, de l'infrastructure.

On peut ainsi affirmer que l'enquête publique est un outil permettant de concilier l'idéologie industrialiste du progrès et les besoins démocratiques, en donnant un sentiment de prise sur les décisions à la population. Certes, « les participants contribuent à l'élaboration du projet, [et] ils influencent et améliore la décision, mais cela ne se traduit par aucune contrainte précise, si ce n'est de devoir déclarer ce dont on estime avoir tenu compte -sans qu'il n'y ait aucun critère précis de ce en quoi consiste le fait de tenir compte. [...] Personne ne s'emploie à lever ce flou, car cela permet à la participation d'être beaucoup de choses en principe et même des choses contradictoires, mais presque rien en pratique[77] ».
De plus, l'enquête publique, par son format, permet de conserver le cadre territorial et technicisé du débat. L'enquête environnementale menée en 2024 a bien démontré ce mécanisme. Les citoyens et citoyennes avaient un mois pour consulter un dossier d'enquête de 15 000 pages – rédigé par la société du canal – en ne donnant leur opinion que sur un secteur très délimité. Toute sortie de ce cadre ultra-local et technique était considérée – comme pour toute autre enquête publique[78] – comme hors-sujet et illégitime.

[76] Frédéric Graber. *Inutilité publique*. Paris : Editions Amsterdam, 2022, pp. 146-147.
[77] *Ibid*. pp. 173-174
[78] *Ibid.*

Conclusion

Au cours de ce mémoire, nous avons étudié la notion d'intérêt public, notamment sous le prisme de l'eau. Notre réflexion était d'interroger une dimension particulière du projet, afin d'appréhender la notion d'intérêt public, très large et très complexe à traiter de manière exhaustive.

Cette première partie constitue donc un rapport d'étonnement concernant la dualité entre la situation hydrique dans les Hauts-de-France et les conséquences que pourrait avoir un tel projet. Cette ressource dont la gestion et la préservation est d'intérêt public vient donc questionner le statut juridique d'intérêt public du canal, et donc la manière donc cette notion est mobilisée et à quelles fins.

Nous avons déroulé le fil pour comprendre pour qui et dans quel contexte socio-économique ce canal s'implanterait. Les projets d'infrastructure, à l'image du canal Seine-Nord Europe, s'imposent dans un premier temps pour satisfaire une logique d'expansion et d'accélération propre au capitalisme contemporain. En effet, ce « méga canal » – pour reprendre le terme de l'opposition au projet – permettrait avant tout de favoriser une agriculture exportatrice, notamment céréalière, et des industries lourdes. Le canal représente donc un « intérêt public », si on interprète le « public » par « pouvoir public ». En effet, le canal ne profiterait pas à tout le monde, ni probablement au plus grand nombre. En revanche, celui-ci satisfait l'idéologie néo-libérale portée par l'Europe et les promoteurs de l'infrastructure (Xavier Bertrand, Gérald Darmanin, Rémi Pauvros etc.). En apparence, le canal Seine-Nord Europe « s'est imposé », mais en réalité, il *a été imposé* par un travail assidu de personnages et d'institutions politiques, qui défendent une accélération et une massification des flux pour satisfaire la croissance capitaliste. Ces infrastructures de transport se développent de manière inexorable depuis le XX^{e} siècle et cette expansion ne peut être questionnée, elle est le pendant matériel de la croissance nécessaire à l'économie capitaliste : « il y a des "besoins" à satisfaire. Il n'y a pas d'alternative[79] ».

Cette nécessité métabolique d'expansion amène une conflictualité certaine. Dans un contexte où les ressources se raréfient et les paysages se voient défigurés, des oppositions locales et globales se constituent face à la dépossession technique et géographique engendrée par de tels projets. Cette conflictualité est inhérente au développement de l'industrialisme[80]. En effet, un paradoxe naît : comment concilier opposition démocratique et nécessité d'imposer ces projets d'infrastructure, au risque de voir la machine s'enrayer ?

C'est dans ce contexte qu'un processus de mise en place des projets d'infrastructures voit le jour, mis en évidence par l'exemple du canal Seine-Nord Europe. Dans un premier temps, les oppositions doivent être amoindries au possible, en évitant autant que faire se peut le recours à la force. Pour ce faire, le débat est *territorialisé*. Le cadre du projet se restreint au plus proche de ses frontières matérielles (et non pas ses frontières socio-économiques ou politiques) : on ne parle pas de la mise en place d'un grand projet intelligible uniquement à l'échelle européenne, mais plutôt des retombées induites dans la région, voire dans

[79] Nelo Magalhães. *Accumuler du béton, tracer des routes. Une histoire environnementale des grandes infrastructures*. p.104.

[80] Voir à ce propos :
Guillaume Carnino, *op.cit.*
Jean-Baptiste Fressoz. *L'apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*.

les secteurs du projet[81]. Les portions connexes du projet Seine-Escaut (MAGEO au sud et les travaux de mise au gabarit européen au nord) sont considérés uniquement dans leur particularité : les oppositions doivent restées territorialisées, alors on tronçonne le projet au maximum. Cette territorialisation est d'autant plus forte dans le cadre du canal Seine-Nord que sa gouvernance a été déléguée aux collectivités locales, du fait de la réticence de l'État français à s'investir.

Aussi, la dimension politique du projet se voit de plus en plus effacée au profit d'un discours technique. La question n'est plus si le canal doit se faire, mais comment ? Ces projets sont en effet nécessaires à la fuite en avant capitaliste, la question n'est plus de savoir si le canal est pertinent : il l'est. En revanche, ce projet imposé doit rester dans le champ démocratique. Alors, la notion d'intérêt public vient consacrer le caractère démocratique du projet. Les projets d'infrastructures doivent dès lors être réalisés en bonne intelligence avec la population, la population doit être concertée. Pour ce faire, un outil a été crée en 1834, dans un cadre démocratique éloquent : l'enquête publique. Dans l'enquête publique, le citoyen se voit consulté, mais le cadre de la concertation est très clair : il faut donner son opinion à propos d'un corpus technique relativement aride, et la réponse doit être technique. La faisabilité ne doit pas être remise en cause, sinon la réponse est hors-sujet, et cette enquête publique n'a de valeur que si les décideurs politiques lui en donnent. Pourtant, c'est bien cette enquête publique qui vient légitimer la notion d'intérêt public. Ainsi, l'intérêt public d'un projet serait incontestable car démocratiquement *choisi*. Or, le choix technique n'intervient ni dans la mise en place de ces projets d'infrastructure, ni dans la consultation orientée d'enquête publique.

Pour pouvoir faire régner l'ordre industriel, fondement de notre société moderne et contemporaine, les pouvoirs publics doivent décider en despote. Le « progrès » infrastructurel qui défigure les paysages et les travailleurs n'est en effet pas toujours réclamé par les foules : « le processus d'abstraction de la production d'espace bute toutefois sur le concret du monde, et en particulier les agents qui n'incorporent pas passivement la dépossession : tensions, conflits et luttes éclosent inéluctablement[82] ». Mais dans une société où les acquis démocratiques ne sont pas – encore – remis en cause, comment régner en despote sans s'attirer les foudres populaires ? La notion *d'intérêt public* est alors mobilisée pour lisser la conflictualité et légitimer le projet : certes l'infrastructure et ses conséquences sont imposées aux populations, mais elles le sont en concertant celles-ci. Dès lors, les pouvoirs publics n'agissent pas en simples despotes, mais en despotes éclairés.

[81] Le projet du canal Seine-Nord Europe est divisé en quatre secteurs.
[82] Nelo Magalhães. *Op.Cit.* p. 94.

Bibliographie

Albert Levy. *« L'opposition à l'A69 remet en cause la métropolisation du territoire »*. Le Monde (en ligne), avril 2024. URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2024/04/01/l-opposition-a-l-a69-remet-en-cause-la-metropolisation-du-territoire_6225431_3232.html

Autorité environnementale. *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le Canal Seine-Nord Europe (59-60-62-80)*. 2022. https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/191218_csne_dae_secteur_1_delibere_cle56a54c.pdf

La Banque mondiale. *Gestion des ressources en eau.* 2022. https://www.banquemondiale.org/fr/topic/waterresourcesmanagement

Bilan économique 2022 – Hauts-de-France. Insee, 2022. URL : https://www.insee.fr/fr/statistiques/7343453

BRGM. *Zéro Artificialisation Nette : comment désimperméabiliser nos sols ?* LinkedIn. 2023. https://www.linkedin.com/posts/brgm_z%C3%A9ro-artificialisation-nette-le-webinaire-activity-7071748476824363008-7OH1/?originalSubdomain=ca

Canal Seine-Nord Europe : le chantier de la démesure? Reportage TF1, 1er mai 2024. URL : https://www.tf1.fr/tf1/jt-20h/videos/canal-seine-nord-europe-le-chantier-de-la-demesure-73229093.html

Chambre d'agriculture Hauts-de-France, *Sécheresse en Nord-Pas-de-Calais*, 2023. https://hautsdefrance.chambre-agriculture.fr/articles/detail-de-lactualite/actualites/secheresse-en-nord-pas-de-calais/

Classification européenne CEMT. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/wat19922f.pdf

Le Devoir. *La Cité internationale de la langue française fait déjà polémique*. 2023. https://www.ledevoir.com/monde/europe/800965/france-peine-inauguree-cite-internationale-langue-francaise-fait-polemique

France info. *Canal Seine-Nord Europe : un rapport appelle à la vigilance sur la ressource en eau dans les Hauts-de-France : "on tire la sonnette d'alarme parce qu'il faut agir tout de suite"*. 2022

François Jarrige, Stefan Le Courant et Camille Paloque-Bergès. *Infrastructures, techniques et politique*s. Tracés (35), 2018. URL : https://journals.openedition.org/traces/8171

Graber, F. (2016). Enquêtes publiques, 1820-1830. Définir l'utilité publique pour justifier le sacrifice dans un monde de projets. *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, p. 31.

Géraud Guibert. *La contestation des grands projets d'infrastructures*. Esprit, 2013. URL : https://www.cairn.info/revue-esprit-2013-10-page-92.htm

Guillaume Carnino. *L'invention de «la science» dans le second XIXe siècle: épistémologie, technologie, environnement, politique*. (Doctoral dissertation, Paris, EHESS).

Hauts-de-France, *Canal Seine-Nord Europe : les collectivités veulent prendre la main pour débloquer le chantier du siècle*, 2017, URL : https://www.hautsdefrance.fr/canal-seine-nord-europe-regionalisation/

Haydée Sabéran, « Seine-Nord : un canal noyé par le gouvernement », *Libération*, 16 août 2017.

INSEE, *Taux de chômage par zone d'emploi au 4e trimestre 2023*, 2024.

Intergovernmental Panel on Climate Change. IPCC Technical Paper VI. *Climate change and water.* 2008. https://archive.ipcc.ch/pdf/technical-papers/climate-change-water-en.pdf

Jean-Baptiste Fressoz. *L'apocalypse joyeuse. Une histoire du risque technologique*.

Léa Sébastien, Julien Milanesi et Jérôme Pelenc. *Résister aux projets d'aménagement, politiser les territoires*. VertigO (19), 2019. URL : https://journals.openedition.org/vertigo/24269

Légifrance. *Décret du 11 septembre 2008.* https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000019460451

Laurie Moniez, « Un compromis pour relancer le projet du canal Seine-Nord Europe », *Le Monde*, 4 octobre 2017.

Marie-Agnès Lanneaux, « Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire ? Regards croisés (France-Belgique / Collectivités-État) », *Géoconfluences*, mai 2020, p. 1.

Le Monde. *Mégabassine de Sainte-Soline : 7 questions pour comprendre le projet et les manifestations pour l'empêcher*.

Nathalie Roseau. *L'infrastructure sismographe. Temps, échelles et récits du boulevard périphérique parisien*. Tracés (35), 2018. URL : http://journals.openedition.org/traces/8207.

Nations Unies. *Gestion de l'eau et réduction des catastrophes naturelles sont étroitement liées*. 2015 https://www.un.org/fr/desa/water-management

Nations unies. *L'Assemblée « reconnaît » le droit à l'eau potable comme un droit fondamental et nomme Carman Lapointe du Canada Secrétaire générale adjointe au contrôle interne*. 2010.

Nations Unies. *L'eau – au cœur de la crise climatique*. https://www.un.org/fr/climatechange/science/climate-issues/water

Nelo Magalhães. *Accumuler du béton, tracer des routes. Une histoire environnementale des grandes infrastructures*. p.104.

Offner, J. M., Beaucire, F., Delaplace, M., Frémont, A., Ninot, O., Bretagnolle, A., & Pumain, D. *Les effets structurants des infrastructures de transport*. Espace géographique, n°43, pp.51, 2014.

ONU Info. *Pour préserver la paix, il faut préserver les ressources en eau, plaide l'UNESCO*. 2024.. https://news.un.org/fr/story/2024/03/1144286

Pourquoi la Cité internationale de la langue française ne fait pas l'unanimité à Villers-Cotterêts ? Sud Ouest (en ligne), octobre 2023. URL : https://www.sudouest.fr/culture/pourquoi-la-cite-internationale-de-la-langue-francaise-ne-fait-pas-l-unanimite-a-villers-cotterets-17272274.php

Région Hauts de France. *Canal Seine-Nord Europe : les collectivités veulent prendre la main pour débloquer le chantier du siècle*, 2017.

Région Hauts de France. *Le Canal Seine-Nord Europe est officiellement lancé*, 6 avril 2017.

Rémi Pauvros. *Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine-Escaut*. Ministère des transports, de la mer et de la pêche, 2013. URL : http://www.cnba-transportfluvial.fr/cnba-news/359-remise-du-rapport-du-depute-remi-pauvros-sur-la-mission-de-reconfiguration-du-canal-seine-nord-europe

Rémi Pauvros, *Rapport de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe Réseau Seine Escaut*, 11 décembre 2013.

Rémy Petitimbert, Gabrielle Bouleau et Clémence Guimont. *(Re)politicization of climate change mitigating projects: environmental forms and motives of the Seine Nord Europe canal.* European Journal of Futures Research, no. 10, 2022.

Sébastien Hembert, Gautier Delobette, Tanguy Joire, « Canal Seine-Nord Europe : dans les coulisses du chantier de la démesure », *Le 20h TF1*, URL : https://www.tf1info.fr/regions/video-reportage-tf1-canal-seine-nord-europe-dans-les-coulisses-du-chantier-de-la-demesure-2298033.htm

Les services de l'État dans le Nord. *Sécheresse : les bassins de l'Escaut et de la Sambre placés en alerte*. 2023. https://www.nord.gouv.fr/Actualites/Actualites/Secheresse-les-bassins-de-l-Escaut-et-de-la-Sambre-places-en-alerte

SETEC, *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*, 2013, p. 110.

Société du Canal Seine-Nord Europe, Site internet *Canal Seine-Nord Europe*, URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/rejoignez-la-dynamique/canal-emploi, consultation : mai 2024.

Société du canal Seine-Nord Europe. Dossier de demande d'autorisation environnementale. *C1 - Volet « Eaux et milieux aquatiques »*. 2024. p.31

Canal Seine-Nord Europe – Enquête environnementale sur la section de Passel à Aubencheul-au-Bac. Registre numérique des enquêtes publiques dématérialisées, 2024. URL : https://www.registre-numerique.fr/scsne-passel-aubencheul

Société du canal Seine-Nord Europe. *La convention de financement définitive du Canal Seine-Nord Europe signée*. URL: https://www.canal-seine-nord-europe.fr/la-convention-de-financement-definitive-du-canal-seine-nord-europe-signee/?doing_wp_cron=1716218914.3583669662475585937500

Société du canal Seine-Nord Europe. *Le canal et la biodiversité*. Site du CNSE, 2023. URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/environnement/le-canal-et-la-biodiversite/

Société du canal Seine-Nord Europe. *Le canal et la transition écologique*. Site du CNSE, 2023. URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/environnement/le-canal-et-la-transition-ecologique/

Société du canal Seine-Nord Europe. *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)*. 2024. p.16.

Société du canal Seine-Nord Europe. *Nos engagements : Environnement*. Site du CNSE, 2023. URL : https://www.canal-seine-nord-europe.fr/nos-engagements/environnement/

Société du canal Seine-Nord Europe. *Schéma d'approvisionnement de matériaux et de gestion des déblais*. 2022 p.8. https://www.canal-seine-nord-europe.fr/content/uploads/2022/08/Schema-directeur-gestion-apppro-et-deblai_version-synthese-Vdef-220615.pdf

Société du Grand Paris. *Schéma de gestion et de valorisation des déblais*. 2022. p.11. https://www.grandparisexpress.fr/sites/default/files/2023-07/167797-qwd0fd75eb.pdf

Sophie Morlans. *Inondations dans le Pas-de-Calais : l'état de catastrophe naturelle reconnu pour deux communes supplémentaires.* France bleu nord, 2024. URL: https://www.francebleu.fr/infos/environnement/inondations-de-le-pas-de-calais-l-etat-de-catastrophe-naturelle-reconnu-pour-deux-communes-supplementaires-2612140

Unité de presse de la cour européenne des droits de l'homme. *Fiche thématique – changement climatique*. 2024.

Voies Navigables de France, *Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique Canal Seine-Nord Europe*, Décembre 2006, p. 73.

Yohan Baillieul, Sophie Éblé. *Fragilité sociale dans les Hauts-de-France : la crise a renforcé les inégalités territoriales*. Insee, 2017. URL : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2665368