

Canal Seine-Nord Europe : des militants occupent des arbres contre le « chantier du siècle »

Long de 107 kilomètres, l'ouvrage vise à relier à l'horizon 2030 l'agglomération parisienne avec le réseau fluvial du nord de la France et du Benelux. À Compiègne, ses opposants dénoncent un mégaprojet inutile et loin d'être écologique.

[Margaux Houcine](#)

30 janvier 2025 à 07h53

CompiègneCompiègne (Oise).– « *Si on occupe des arbres, ce n'est pas vraiment par choix, mais c'est parce que c'est le seul moyen de se faire entendre.* » À la cime de l'un des platanes de la rue de l'Estacade, Maka* et son camarade Bertrand* faisaient partie, mercredi, des « écureuils », comme on les appelle entre militant·es, celles et ceux qui investissent ces arbres. Jeudi 30 janvier en début d'après-midi, ils sont redescendus, délogés par la police. Deux personnes ont été arrêtées et placées en garde à vue, l'une pour « *organisation d'une manifestation non déclarée* », l'autre pour avoir « *proféré des menaces à l'encontre de policiers* ».

Un lieu choisi pour sensibiliser sur l'abattage des arbres à proximité du chantier, bien sûr, mais surtout dénoncer l'inutilité d'un projet aussi titanesque. Long de 107 kilomètres et large de 54 mètres, le canal Seine-Nord sera creusé de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai (Nord), pour une mise en service prévue en 2030. Financé par l'Union européenne et les collectivités locales, il est un maillon essentiel du projet de réseau fluvial Seine-Escaut.

Pour lutter contre le projet, ce sont cinq personnes qui ont installé leurs hamacs sur la canopée dans la nuit du mardi 28 au mercredi 29 janvier. Membres du collectif local « Méga canal non merci » et des Soulèvements de la terre, ils et elles occupent deux arbres de façon indéfinie.

« *On est en pleine période d'abattage des arbres [dans la zone de travaux – ndlr], donc même si ce ne sont pas ces arbres qui sont concernés pour le projet, l'objectif est de sensibiliser à la lutte, explique Pana*, membre des Soulèvements de la terre et étudiante à l'université de technologie de Compiègne. L'idée est d'avoir un maximum de visibilité. Ce n'est pas très loin de la Maison du canal, donc c'est vraiment une sorte de coup de pub pour que les gens, les médias et les personnalités politiques puissent venir voir directement.* »



Xavier*,
l'un des « écureuils », attache une banderole à l'arbre qu'il occupe. © Photo Margaux Houcine / Mediapart

La Maison du canal, animée par le maître d'ouvrage, la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), propose aux habitant·es de se renseigner sur le projet. Car un peu plus loin, à la sortie de la ville, les travaux d'infrastructure ont déjà commencé depuis plusieurs mois. Compiègne fait partie de la première zone concernée. Si la creusée du canal n'a pas encore débuté, le terrassement des zones et l'abattage des arbres ont bien eu lieu. Après trente ans dans les dossiers des collectivités locales, ces premiers travaux ont commencé en 2022.

Ledit dossier de près de 13 000 pages a été estimé d'utilité publique pour la première fois en 2008. Le chantier comprend trois ponts-canaux, dont un d'une longueur de 1,3 kilomètre, la création de soixante-deux ponts ainsi que le développement de quatre ports intérieurs.

« C'est un projet qui s'inscrit dans une réalité ultra-capitaliste, de transport de marchandises à grande échelle et sur de grandes distances, qui ne va pas du tout dans la direction que l'on aimerait, c'est-à-dire du local, et limiter les choses à transporter loin aux produits compliqués à importer », analyse Bertrand, perché sur une branche. Accroché en face de lui, Maka complète : « Plus que contre un canal, c'est un système d'organisation politique libérale à mort contre lequel on essaie de marquer notre opposition. »



Aux alentours de Compiègne, les travaux du canal Seine-Nord ont déjà débuté. © Photo Margaux Houcine / Mediapart

Une utilité remise en question

À l'heure de la fuite des routes au profit de moyens de transport de marchandises moins émetteurs de gaz à effet de serre, le canal est présenté comme « écologique », sa première caractéristique selon le maître d'ouvrage du projet. *« Que dalle, juge Bertrand. Quand on regarde ce qu'ils vendent comme étant une contribution écologique, notamment le report modal, c'est-à-dire moins de camions sur les routes, c'est faux. »*

C'est en effet l'un des arguments des collectivités pour justifier ce canal : le transport fluvial pollue bien moins que le routier, et permettra de désengorger ces routes. Mais pour les opposant·es, il ne fera qu'augmenter les flux.

Samuel Delalande, avocat de l'une des associations opposées au projet, voit pourtant des lacunes dans le dossier : *« Il y a plutôt une obsolescence de l'étude socioéconomique, car elle date de 2004, et a été réactualisée en 2014. On est sur un projet à plus de 10 milliards d'euros au total, et on est uniquement sur des modèles d'augmentation de la croissance du trafic sur l'axe Paris-Nord qui sont abstraits. »*

À lire aussi

[Quand le temps de la justice favorise les grands projets](#)

18 décembre 2024

En réponse, la responsable communication de la SCSNE estime que les études sont bien à jour. *« Les études de marché, de prévisions de trafic, d'évaluation socioéconomique ont été*

faites, mises à jour au fil du temps, auditées... Aucun projet de transport n'a fait l'objet d'autant d'analyses qui ont guidé les décisions successives des autorités légitimes », répond ainsi la société.

Le projet inclut également la construction de quatre ports internes au canal, amenés comme un argument de création d'emplois par les promoteurs. Mais pour les opposant·es, la dimension sociale n'engagera que de la précarité. *« Sur ces quatre ports, je pense qu'il y aura des emplois logistiques précaires. Ils ont surestimé les estimations d'emploi, on l'a vu avec des anciens projets du même type, par exemple au port de Liège »,* prévoit Pana.

Des conséquences sur la biodiversité

En bas des arbres habités, les passant·es sont arrêté·es et invité·es à s'intéresser au projet. Jacques Delhay, habitant de la région, est venu voir ce qu'il s'y passait, déjà convaincu par la cause. Ancien batelier en tant que fonctionnaire du canal du Nord, désormais retraité, il s'oppose au projet de canal Seine-Nord, du moins dans ces conditions. *« Je suis pour agrandir le canal, mais pas pour détruire l'environnement. Et surtout, pour répondre à quels besoins ? Parce qu'on n'a pas fait d'études »,* regrette-t-il.



« Carnage Seine-Nord Europe » : au pied des arbres occupés, les militants distribuent des flyers explicatifs aux passants. © Photo Margaux Houcine / Mediapart

C'est cette échelle que les collectifs dénoncent. *« Nous, on est pour réhabiliter les canaux qui existent, et pour le fluvial. C'est juste une échelle à laquelle il y a un effet qui est irréaliste. Et qui ne repose sur rien, car le canal qui existe aujourd'hui, il est à 50 % de ses capacités »,* développe Pana.

Pour Jacques Delhay, le jeu n'en vaut pas la chandelle : *« On détruit une zone naturelle qui est d'une richesse incroyable et on dit qu'on va la recréer à côté. Mais toutes ces dégradations, ce n'est pas nous qui allons le payer, c'est nos successeurs, nos enfants et nos petits-enfants. »*

Car dans le cœur du projet, la destruction de 3 300 hectares de zones agricoles fertiles est prévue. Et pour compenser, le maître d'œuvre prévoit la création de nouvelles zones humides artificielles. Un non-sens pour ces militant·es, qui prévoient de rester au sommet de ces arbres pour continuer la sensibilisation mais surtout alerter les pouvoirs publics.

[Margaux Houcine](#)