

10/04/2026

Rapport de la Cour des comptes et de la Chambre régionale des comptes

## DES RECOMMANDATIONS POUR RENFORCER LES CONDITIONS DE RÉUSSITE D'UN PROJET EN PHASE DE RÉALISATION

*Vendredi 10 avril 2026, la Cour des comptes et la chambre régionale des comptes des Hauts-de-France ont publié conjointement un rapport public thématique sur la construction du Canal Seine-Nord Europe et ses conséquences. Ce rapport, qui souligne que le projet est maintenant en phase de réalisation, contribue à l'amélioration continue des pratiques, dans un esprit de bonne gestion des deniers publics et de transparence, objectif partagé par la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE). Comme ce fut le cas pour d'autres projets au même stade d'avancement, il sera un guide précieux pour renforcer l'action de la SCSNE, ainsi que le dialogue avec tous les acteurs du projet et assurer les conditions de réussite du Canal Seine-Nord Europe.*

### Une double dimension à prendre en compte : un projet européen, un canal qui n'a pas été fait en France depuis 60 ans

Le Canal Seine-Nord Europe est la partie centrale du réseau transfrontalier Seine-Escaut, qui vise à créer un réseau fluvial à grand gabarit sur plus de 20 000 km de voies fluviales dans le nord de l'Europe. C'est **le fruit d'une volonté européenne** dont l'objectif est de doter l'Europe du Nord d'un outil de décarbonation des transports et de réindustrialisation. **C'est à juste titre que la Cour indique qu'il s'agit maintenant de s'assurer de la mise en œuvre des conditions de réussite de ce projet**, notamment à travers le suivi du coût et du financement. Cela est possible en appliquant les dispositions de la convention de financement du 22 novembre 2019 : de nombreux mécanismes pour couvrir à la fois la survenance des risques, les hausses dues à l'inflation ou financer les demandes d'intérêt général y ont été prévus.

En France, le dernier canal mis intégralement en service remonte à 1965. Si en termes techniques, le chantier s'apparente à d'autres chantiers d'infrastructures, **en termes réglementaires, les services de l'État et la SCSNE ont dû s'inscrire dans des cadres qui n'ont pas été élaborés et rédigés pour être applicables à la construction d'un nouveau canal**. Cette particularité a nécessité un important travail d'adaptation lors de l'élaboration des premiers dossiers d'autorisation, un travail aujourd'hui pleinement abouti. En effet, **les autorisations obtenues, ainsi que les avis favorables de nombreuses instances indépendantes, montrent la qualité du travail mené à la fois par les services de l'État sous la conduite efficiente des préfets, par la SCSNE, ses maîtres d'œuvre et les organismes agréés.**

### Cinq recommandations en adéquation avec les actions menées par la SCSNE

La SCSNE, comme l'indique sa réponse jointe au rapport, souscrit aux cinq recommandations du rapport qui viennent conforter des actions engagées depuis plusieurs mois pour la conduite du chantier et les retombées économiques du projet.

- + **Assurer la création de valeur socio-économique** : la mobilisation grandissante des acteurs atteste du potentiel du Réseau Seine-Escaut. Pour préparer l'ouverture du Canal avec les acteurs économiques, les initiatives s'étoffent. C'est notamment le cas de Norlink, ou de l'Alliance Seine-Escaut, qui s'organisent pour accompagner et aider celles et ceux pour qui le Canal a été voulu et conçu à se projeter sur cet ouvrage qui deviendra un facteur clé de leur développement. Ce sont ces initiatives que le Président de la Région Hauts-de-France a souhaité fédérer en initiant en 2025 la mise en place d'une gouvernance économique. Cette dernière permettra d'accompagner les chargeurs et les investisseurs vers la voie d'eau, agissant ainsi comme catalyseur du développement d'une nouvelle offre multimodale.
- + **Le renforcement de la SCSNE** pour assurer la conduite du projet est une recommandation similaire à celle faite par la Cour pour d'autres projets d'investissement au même stade. Cela confirme la nécessité de poursuivre les recrutements conséquents menés par la SCSNE depuis 2017, et valide l'engagement du maître d'ouvrage à actionner tous les leviers possibles pour renforcer son attractivité en matière de recrutement.
- + La convention du 22 novembre 2019 prévoit un emprunt de bouclage à l'épuisement des subventions déjà actées, financé par une recette incitative au report modal vers le fluvial. Les collectivités des Hauts-de-France ont demandé à l'État **la tenue en 2026 d'une conférence de financement pour que des propositions soient faites sur cette recette, et s'inscrivent dans les démarches lancées par le ministre des Transports pour le financement des infrastructures (Ambition France Transports)**.
- + La SCSNE travaille étroitement avec le Syndicat Mixte des Ports Intérieurs afin d'**assurer un aboutissement des ports concomitant à l'ouverture du canal**.
- + Une démarche portée conjointement par le ministère des Transports (DGITM), VNF et la SCSNE a été engagée en 2025 soit 6 ans avant l'échéance annoncée, pour la mise en place d'un **plan d'adaptation à la fermeture du canal du Nord**. Cette démarche se poursuivra avec un **double objectif : limiter les conséquences de cette fermeture et créer les conditions de réussite du projet Seine-Escaut pour la batellerie française**.

## Une tonalité et des approximations qui altèrent le message général du rapport, celui d'un projet en cours de réalisation, à la hauteur des enjeux

Les titres du rapport et surtout **la synthèse diffusée à la presse révèlent une tonalité négative en décalage avec l'argumentation plus équilibrée des paragraphes du rapport**, qui rappellent par exemple que la démarche « Éviter Réduire Compenser » de la SCSNE est à la hauteur des enjeux. Le rapport comporte également des erreurs et omissions (par exemple sur les avis du Conseil National de Protection de la Nature), qui affaiblissent le travail conséquent mené par la Cour en vue d'apporter des éclairages et propositions de nature à favoriser la réussite de l'investissement public.

Il convient de rappeler l'importance **de la sécurité des salariés du chantier, première priorité mise en œuvre par la SCSNE**, sujet qui n'est pas mentionné dans le rapport. Dans ce domaine, la SCSNE a noué un partenariat important avec l'OPPBTP (Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics), organisme de référence pour la sécurité dans le BTP, afin de mener des actions de prévention concrètes au démarrage et pendant tous les chantiers. Le rapport n'aborde pas non plus **les engagements et les premiers résultats positifs obtenus en matière d'environnement**, notamment la réalisation de 250 ha de mesures compensatoires en avance de phase des travaux d'infrastructure, avec la réapparition d'espèces en risque d'extinction comme [le Rôle des Genêts](#) ou [la Grande-Berle](#). **Le travail quotidien sur tout le territoire par les acteurs de la démarche Grand Chantier**, permettant à toutes et tous de bénéficier des opportunités du Canal, n'est pas non plus mis en valeur. **L'impasse sur ces réalisations positives empêche de souligner la mission d'intérêt général d'un maître d'ouvrage public comme la SCSNE : faire progresser tout un secteur d'activité**.

Le rapport aborde également l'évolution des coûts et de délais. Cette évolution constatée pour beaucoup d'autres grands projets, est liée d'abord à l'inflation, et ensuite aux évolutions de réglementation, qui sont nombreuses sur le temps long. Comme le présente la SCSNE [sur son site internet](#), ces évolutions font aussi que le projet réalisé est plus qualitatif que le projet envisagé il y a une dizaine d'années.

**Le Canal Seine-Nord Europe, et plus largement le réseau Seine-Escaut, sont une chance unique d'aménagement du territoire, de décarbonation des transports, de compétitivité et d'attractivité. Il permettra**

de répondre aux attentes des territoires dans le respect de nos concitoyens, et ainsi contribuer à relever les défis à venir, que ce soit en termes de mobilité, y compris militaire, ou liés au changement climatique.

**Pour plus d'informations :**

- Intervention du Président du Conseil de surveillance le 10 avril 2026 en Plénière de la Région
- Réponse du Président du Directoire
- Les dossiers d'autorisation environnementale du Canal
- Coût et financement : où en sommes-nous ?
- La démarche Grand Chantier du Canal Seine-Nord Europe, pour permettre à chacun de saisir les opportunités du Canal

**Contact presse :** Aurélia Poletti – [aurelia.poletti@scsne.fr](mailto:aurelia.poletti@scsne.fr) – 06.83.83.56.59

### À propos de la Société du Canal Seine-Nord Europe

Société de projet et maître d'ouvrage du Canal Seine-Nord Europe, la Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) a été constituée en 2016 sous la forme d'un Établissement Public Industriel et Commercial de l'État. Elle est devenue Établissement Public Local le 1<sup>er</sup> avril 2020. Le président du Conseil de surveillance est Xavier Bertrand, sa vice-présidente est Nadège Lefebvre. Son Directoire est présidé par Jérôme Dezobry. [www.canal-seine-nord-europe.fr](http://www.canal-seine-nord-europe.fr)

#### Partenaires financiers



SOCIÉTÉ  
DU CANAL  
SEINE-NORD  
EUROPE



[www.canal-seine-nord-europe.fr](http://www.canal-seine-nord-europe.fr)