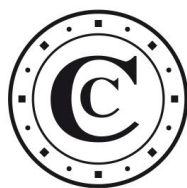


Cour des comptes



Chambres régionales  
& territoriales des comptes

RÉPONSES DES ADMINISTRATIONS,  
ORGANISMES ET PERSONNES CONCERNÉS

# LA CONSTRUCTION DU CANAL SEINE NORD EUROPE ET SES CONSÉQUENCES

Une valeur socio-économique à assurer, un pilotage  
à renforcer, des surcoûts à maîtriser et à financer

Rapport public thématique

Avril 2026



# **Réponses des administrations, organismes et personnes concernés**

## **Réponses reçues à la date de la publication (10/04/2026)**

Réponse du ministre des transports .....	4
Réponse du président de la région Hauts-de-France .....	5
Réponse du président du directoire de la société du canal Seine-Nord-Europe.....	7

## **Destinataire n'ayant pas répondu**

Monsieur le ministre de l'action et des comptes publics
---

## **RÉPONSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS**

*Par courrier du 16 février 2026, vous m'avez transmis pour réponse le de rapport public thématique intitulé La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences - une valeur socio-économique à assurer, un pilotage à renforcer, des surcoûts à maîtriser et à financer.*

*Depuis la conclusion de sa convention de financement en 2019, l'État a apporté un soutien au projet du canal Seine-Nord Europe (CSNE) qui permettra de relier directement par une voie navigable intérieure continue à grand gabarit le bassin de la Seine à celui de l'Escaut dans le nord de la France, en Belgique et aux Pays-Bas, ainsi qu'à d'autres grands bassins fluviaux européens tels que ceux du Rhin et la Meuse. Le projet s'inscrit dans l'objectif de décarbonation des transports.*

*Le rapport revient sur l'historique du projet CSNE, que la décision d'exécution de la Commission européenne du 10 juillet 2024<sup>1</sup> identifie comme le principal maillon manquant nécessaire à la réalisation du projet transfrontalier Seine-Escaut.*

*À ce titre, la Cour des comptes souligne à raison le soutien constant de la Commission européenne depuis l'inscription du projet en 2004 au titre des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ; soutien confirmé en juillet 2025 dans le projet de règlement pour le mécanisme d'interconnexion en Europe 2028-2034 qui cite expressément le projet Seine-Escaut<sup>2</sup>.*

*Je partage l'avis de la Cour des comptes et sa recommandation n° 1 : au stade actuel du projet, l'enjeu est de s'assurer de sa pleine réussite, notamment en termes de report modal, et donc de valeur socio-économique. D'ores et déjà, les acteurs du transport fluvial se mobilisent en ce sens pour mettre en œuvre les actions identifiées lors de l'élaboration du projet de stratégie nationale fluviale. Les actions d'accompagnement des acteurs économiques garantiront la réussite du projet et plus généralement le rattrapage du mode fluvial français sur les niveaux de performance de ses voisins. Cet axe qui a déjà été identifié dans le cadre de la conférence intergouvernementale Seine-Escaut, a naturellement vocation à être approfondi.*

*Par ailleurs, le rapport constate, par rapport aux modalités de financement du projet prévues dans la convention signée en 2019, l'augmentation du coût à terminaison et la nécessité de définir les recettes permettant d'assurer l'emprunt de bouclage relatif à la contribution d'équilibre. En conséquence, il invite à réunir au plus tôt une conférence de financement du projet de canal, afin d'arrêter la répartition des financements (recommandation n° 3).*

*Je rejoins la Cour des comptes en ce point de la nécessité de conclure un avenant à la convention de financement de 2019 au regard notamment des dernières estimations du coût du projet, en instruisant une revue de l'ensemble des financements de toutes les parties existantes ou potentielles afin de les mobiliser en temps utile.*

---

<sup>1</sup> Commission européenne, Décision d'exécution du 10.7.2024 relative au projet transfrontalier Seine-Escaut sur les corridors de réseau central « Mer du Nord - Méditerranée » et « Atlantique » et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/1118 de la Commission.

<sup>2</sup> Commission européenne, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2028-2034, modifiant le règlement (UE) 2024/7679 et abrogeant le règlement (UE) 2021/1153.

*Enfin, le rapport mentionne la fermeture au transit fluvial pour deux ans de l'actuel canal du Nord, avant la mise en eau du CSNE, et invite à élaborer, en coordination avec les usagers du réseau fluvial des Hauts-de-France, un plan d'adaptation à la fermeture provisoire du canal du Nord (recommandation n° 5). Cet enjeu est partagé, et mon ministère, Voies navigables de France et la Société du canal Seine-Nord Europe ont lancé un plan d'actions visant à limiter l'impact de ces travaux sur le trafic fluvial, par l'identification de solutions alternatives, et à informer dès à présent les parties prenantes, chargeurs et bateliers, pour qu'ils anticipent leur propre organisation, afin d'éviter dans la durée un report modal inversé vers la route.*

---

### **RÉPONSE DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE**

*Je vous remercie de m'avoir adressé le rapport d'observations définitives relatif à « la construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences ».*

*Sur le fond, ce rapport met utilement en exergue les enjeux majeurs auxquels l'État, les collectivités territoriales et leurs opérateurs auront collectivement à faire face afin de garantir le plein succès de ce projet structurant. Il rappelle avec justesse que la réussite du canal ne se limite pas à sa seule réalisation infrastructurelle, mais suppose une mobilisation durable et coordonnée de l'ensemble des acteurs publics et économiques afin d'en maximiser les retombées bénéfiques pour le territoire régional et plus largement l'axe Seine-Escaut.*

*L'analyse de la Cour confirme que le canal Seine-Nord Europe s'inscrit en effet à trois échelles complémentaires :*

- À l'échelle européenne, il constitue un maillon stratégique de la liaison Seine-Escaut, renforçant l'intégration des réseaux fluviaux français au corridor nord-européen et contribuant à la compétitivité logistique du continent.*
- À l'échelle nationale et interrégionale, il participe à la mise en relation renforcée des grands bassins économiques des Hauts-de-France, de la Normandie et de l'Île-de-France, en facilitant les échanges massifiés et le report modal.*
- À l'échelle régionale enfin, il représente un levier majeur de développement économique et logistique, notamment à travers l'extension de l'hinterland du Grand Port Maritime de Dunkerque, et du dynamisme du réseau des ports intérieurs existant et à venir, au bénéfice de l'attractivité et de la compétitivité de notre territoire.*

*Comme le souligne la Cour, la création de valeur socio-économique du canal et les retombées économiques supposent un engagement soutenu pour l'écosystème associé. La région l'a très bien compris et s'est d'ores et déjà fortement mobilisée sur la mise au gabarit du réseau existant et les infrastructures d'accompagnement, via une contribution financière significative des opérations de mise à grand gabarit de la liaison Seine-Escaut inscrites au volet mobilités du contrat de plan État-Région 2023-2027, dans la suite des engagements déjà pris lors du volet mobilité du précédent CPER 2015-2022.*

*Elle accompagne également très fortement, à la fois financièrement et techniquement, le développement des ports intérieurs adossés au canal, dont la dynamique est engagée, ainsi que le relève le rapport. La région a ainsi pris l'initiative de porter dès 2019, en anticipation de la création d'un syndicat mixte (créé en 2023), les études de maîtrise d'œuvre*

*d'aménagement des quatre futurs ports intérieurs, et d'obtenir un financement européen (MIE) à hauteur de 50 %. Ces études étant désormais achevées pour la majorité des ports ou sur le point de s'achever pour les autres, le syndicat mixte des Ports Intérieurs va ainsi pouvoir prendre la suite et piloter les étapes suivantes de la phase d'aménagement, dans un calendrier totalement cohérent avec la temporalité de réalisation du canal Seine Nord Europe, de sorte que les ports intérieurs pourront être pleinement opérationnels à la mise en service du canal.*

*S'agissant de l'écosystème économique, les documents stratégiques régionaux — notamment le SRADDET et le SRDEII — ont clairement identifié les opportunités liées au canal. La Cour le relève et souligne la qualité des préconisations qui sont émises.*

*Leur déclinaison opérationnelle est un processus en cours, qui avance au rythme de l'opération du canal Seine Nord Europe. Plusieurs leviers sont déjà activés : la délégation générale au développement de l'axe Nord et son conseil de coordination interportuaire assurent une cohérence stratégique, tandis que l'association Norlink mobilise le monde économique autour des perspectives offertes par la nouvelle infrastructure.*

*S'agissant de la région, j'insiste sur l'adoption de la directive régionale d'aménagement du canal Seine nord Europe, le 18 novembre 2021 pour son premier volet et le 9 octobre 2025 pour son deuxième volet, qui précise les ambitions de la région, je cite :*

- par le fluvial, créer de nouvelles opportunités économiques ancrées dans la transition écologique ;*
- amplifier le report modal et un développement optimisé des implantations logistiques ;*
- faire du CSNE une ligne de vie pour les territoires et un marqueur de la région Hauts-de-France.*

*Ce document majeur, conçu en partenariat avec les territoires, sera mis à profit dans la prochaine mandature municipale, qui sera celle de la réalisation du canal, notamment pour mettre en œuvre les actions de développement économique autour des 10 quais publics qui seront créés.*

*J'en viens maintenant à ce que je considère comme l'une des recommandations les plus importantes formulées par la Cour, car la plus urgente de mon point de vue. Il s'agit de la nécessité, que je partage totalement et que j'appelle de mes vœux depuis bien longtemps, que l'État réunisse une conférence des financeurs afin de sécuriser définitivement le financement de l'emprunt de bouclage, notamment par l'identification d'une ressource nationale à assiette locale favorisant le report modal, telle que prévue dans la convention de financement signé en 2019. Cette recommandation, qu'il me semble absolument indispensable de satisfaire dans l'année 2026, entre en résonance avec les débats qui s'ouvriront prochainement dans le cadre de la future loi-cadre sur le développement des transports, laquelle devra permettre de consolider la soutenabilité financière des grandes infrastructures de mobilité, comme peut l'être le canal Seine Nord Europe, maillon essentiel de la liaison Seine-Escaut et du réseau européen de transport, et fortement suivi et soutenu financièrement pour ce motif par l'Europe.*

*Enfin, il convient de saluer le constat de la Cour selon lequel la démarche « Éviter — Réduire — Compenser » est à la hauteur de l'ambition du projet, avec une volonté clairement affichée par la société du canal Seine-Nord Europe de répondre aux exigences environnementales associées à une infrastructure de cette ampleur. L'obtention des avis*

*favorables des dossiers d'autorisation environnementale du secteur 1 en 2021 et des secteurs 2 à 6 en 2024 témoignent du sérieux avec lequel la Société a travaillé.*

*Je sais combien la mise en œuvre concrète de ces démarches s'inscrit dans un cadre réglementaire particulièrement complexe, dont l'application opérationnelle soulève des défis significatifs, qui sont et seront, à n'en pas douter, relevés par la société qui place ces enjeux au cœur de ses priorités.*

---

### **RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD-EUROPE**

*Vous avez transmis, par courrier du 16 février 2026, le rapport public thématique « La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences – une valeur socio-économique à assurer, un pilotage à renforcer, des surcoûts à maîtriser et à financer » correspondant à l'enquête menée conjointement par la Cour des comptes et la chambre régionale des comptes des Hauts-de-France.*

*Je tiens d'abord à remercier la Cour, qui souligne que le projet est désormais en « phase de réalisation », pour ses analyses, qui contribuent à l'amélioration continue des pratiques, dans un esprit de bonne gestion des deniers publics et de transparence, objectif partagé par l'établissement public SCSNE. Le présent courrier expose nos remarques et observations tant sur les recommandations que sur le rapport lui-même.*

*En préambule, deux caractéristiques majeures sont à souligner pour comprendre toutes les dimensions du projet : c'est un projet à dimension européenne et notre pays n'a pas réalisé de canal depuis plus de 50 ans.*

*Le canal Seine-Nord Europe est la partie centrale du réseau transfrontalier Seine-Escaut, objet de la décision d'exécution 2019/1118 de la Commission Européenne révisée en 2024. De nombreux travaux sont déjà réalisés en Belgique, mais aussi en France dans le cadre posé par cette décision. Le canal Seine-Nord Europe qui vise à supprimer le principal goulet d'étranglement de ce réseau, est désormais le plus important chantier fluvial d'Europe, mobilisant à date plus de 700 personnes. Aussi, 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, pour doter la région Hauts-de-France, et plus largement la France et l'Europe, d'un outil de décarbonation des transports et de réindustrialisation.*

*Ensuite, si en termes techniques (terrassément, étanchéité, génie civil), 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 avec la perspective d'être applicables pour la construction d'un nouveau canal. L'absence de référence récente de ce type de projet s'ajoute à cette difficulté. Ceci explique en grande partie les difficultés rencontrées pour l'élaboration des premiers dossiers d'autorisation mais aussi les évolutions de coût et de délai. Aujourd'hui, 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, la SCSNE, ses maitres d'œuvre et organismes agréés.*

***La SCSNE 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.***

*Concernant l'assurance des retombées économiques : la mobilisation grandissante des acteurs, les premiers projets d'implantations industrielles, le succès de ports intérieurs comme celui de Valenciennes-Saint Saulve (accessible à 2 niveaux de conteneurs), la dynamique fluviale belge notamment, attestent du potentiel du réseau Seine Escaut. Pour préparer l'ouverture du canal avec les acteurs économiques, le président de la région Hauts-de-France a initié 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.*

*En termes économiques, il s'agit aussi de maximiser les retombées pendant le chantier qui emploiera plus de 6000 personnes en moyenne. À cet égard, le rapport aurait pu citer « la démarche Grand Chantier ». Cette démarche partenariale exemplaire, co-pilotée par l'État et la région, associant les départements, France Travail, la chambre régionale de commerce et d'industrie et les intercommunalités concernées, a rencontré des succès remarquables. À titre d'unique exemple, le dispositif « Canal Solidaire », mené par les conseils départementaux, a déjà permis à plus de 200 personnes de retrouver un emploi grâce aux clauses d'insertion insérées par la SCSNE dans les marchés. Cette dynamique collective autour du CSNE sert désormais de référence à nombre de chantiers, notamment les chantiers des EPR2.*

*Concernant le renforcement de la SCSNE pour assurer la conduite du projet. Cette recommandation est similaire à celle faite par la Cour pour d'autres projets d'investissement au même stade. Je tiens à souligner les recrutements conséquents menés depuis 2017 qui permettent à la SCSNE de s'appuyer sur des compétences pointues issues de l'État, des collectivités territoriales, de grands établissements publics ou privés. Cette diversité d'expérience de projets d'infrastructures est complétée par l'expertise technique et juridique apportée par les contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) signés par VNF dès 2015. Les membres du directoire tiennent à souligner le professionnalisme, l'engagement, les valeurs d'écoute et de dialogue de toute l'équipe de la SCSNE au quotidien. Leur travail a permis de franchir ces dernières années des étapes décisives permettant que le projet soit désormais en phase de réalisation.*

*Le rapport souligne fort justement que « la conduite du chantier » nécessitera des recrutements nouveaux. Pour ce faire, la SCSNE a engagé tous les leviers possibles pour renforcer son attractivité en matière de recrutement, recentre les AMO sur leurs forces mais aussi et surtout reconfigure les missions des maîtres d'œuvre car ce sont eux les responsables de la conduite de chantier sur le terrain. Pour l'attractivité, la Cour souligne la modération salariale suivie par la SCSNE et la disparité avec d'autres maîtres d'ouvrage. Elle invite aussi à s'interroger sur les bassins d'emploi et le télétravail. Ceci est engagé et a permis de renforcer déjà les expertises en termes de marchés publics sur le site de Lille. Le recentrage des AMO vise à s'appuyer sur leurs forces : d'une part répondre à des pics d'activité permettant de donner une réponse souple aux futures phases de décroissance et d'autre part disposer ponctuellement d'expertises spécifiques. C'est dans ce cadre qu'un AMO « achat public », ainsi qu'un AMO gestion de la dette sont opérationnels depuis 2024.*

Concernant la réunion d'une conférence des financements, la SCSNE ne peut que souligner la nécessité impérieuse de cette conférence dès 2026, pour engager le montage de l'emprunt de bouclage prévu par la convention de financement et de réalisation. En effet, le montage de cet emprunt est nécessaire courant 2027 pour pouvoir engager juridiquement les marchés et tenir le planning. Ce sujet anticipé dès 2024, doit s'appuyer sur le travail technique initié à la suite d'un courrier du ministre des transports, travail que le rapport de la Cour expose. Sur ce point, la Commission européenne a rappelé à plusieurs reprises en conseil de surveillance la pertinence de la directive européenne pour les projets européens prioritaires, citant les actions engagées par d'autres États membres dont la Slovénie pour un projet ferroviaire.

Concernant les ports intérieurs : la SCSNE travaille étroitement avec le syndicat mixte des Ports Intérieurs, mais aussi avec les aménageurs privés notamment pour le projet de plateforme agro-industrielle de Languevoisin, afin d'assurer un aboutissement des ports concomitants à l'ouverture du canal. Le planning actuel du projet d'ouverture en 2032 est pleinement cohérent avec l'état d'avancement des ports. C'est à ce titre, que la SCSNE assure depuis plusieurs années les acquisitions foncières ou les démarches préventives archéologiques des ports intérieurs dans un cadre de conventions conjointes. Il faut noter que les orientations du comité syndical des ports et du conseil de surveillance ont été les mêmes : coordonner les calendriers, mutualiser les moyens et expertises des partenaires.

La dernière recommandation porte sur le plan d'adaptation à la fermeture provisoire du canal du nord. 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. Un point d'étape important s'est tenu le 2 février 2026. Cette démarche se poursuivra avec un double objectif : limiter les conséquences de cette fermeture et renforcer les conditions de réussite du projet Seine Escaut pour la batellerie française. La stratégie nationale fluviale portée par le ministre des transports, et le partenariat SCSNE/Entreprises Fluviales de France (E2F) pour la phase chantier, visent à faire du projet une réelle opportunité pour la filière fluviale française.

**Concernant le contenu du rapport, une lecture attentive révèle que les titres sont souvent à tonalité négative en décalage avec l'argumentation plus équilibrée des paragraphes. Ce biais affaiblit le travail important mené par la Cour en vue d'apporter par ce rapport des éclairages et propositions de nature à favoriser la réussite de l'investissement public Je souhaite également dans la suite de ce courrier relever des omissions importantes et principales erreurs ou imprécisions du rapport public thématique.**

En termes d'omission, le rapport n'aborde pas la sécurité des salariés du chantier, qui doit être la première priorité de tous. Dans ce domaine, la SCSNE a notamment mis en place le « Passeport prévention Canal » en partenariat avec l'OPPBT<sup>3</sup>, pour tous les salariés du chantier. Le rapport n'aborde pas non plus les engagements et les premiers résultats positifs obtenus en matière d'environnement, notamment la réalisation de 200 ha de mesures compensatoires en avance de phase des travaux d'infrastructure, avec la réapparition d'espèces protégées comme le Râle des Genêts. Quant aux innovations de la SCSNE, elles sont également passées sous silence. Ainsi, le chantier est suivi par satellite, permettant de veiller au respect des emprises autorisées. D'autres omissions des réalisations positives (démarche

---

<sup>3</sup> Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics.

Grand chantier, les 2 000 temps de dialogue depuis 2020 sur le terrain...), en plus de ces trois exemples, empêchent 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 souligne à juste titre que la gouvernance est un aspect clef de réussite d'un projet, en appelant à rationaliser la comitologie. Les instances de la SCSNE sont prévues par les textes statutaires ou remplacent des instances antérieures au sein de VNF. Elles sont en nombre et en nature équivalentes aux instances d'autres projets. Ces différentes instances, sont dédiées à des thématiques spécifiques, ce qui permet de répondre en complémentarité à chaque aspect du projet avec les personnes compétentes. Comme l'indique le rapport, les représentations croisées en assurent la cohérence et l'expertise.

Le conseil de surveillance est l'instance centrale du projet comme prévu par les textes. L'information des administrateurs se fait notamment, à chaque réunion du conseil de surveillance, par les rapports périodiques sur l'avancement du projet et de la démarche Grand Chantier et par le rapport annuel du directoire prévu par le décret du 29 mars 2017 modifié, rapport transmis également aux assemblées délibérantes des collectivités territoriales finançant le projet, assurant ainsi la transparence dans la conduite du projet. La montée en charge du projet conduira à communiquer au conseil de surveillance un tableau de bord de suivi de chantier comme l'on fait d'autres maîtres d'ouvrage à ce stade d'avancement. Par ailleurs les débats du conseil sont menés conformément au règlement intérieur qui prévoit que le président du conseil de surveillance les dirige. Le rapport suggère que l'État prenne une place plus importante dans cette comitologie au travers d'une présidence de comité. Ce point sera proposé au conseil de surveillance pour décision.

L'observatoire de l'environnement est la seule instance spécifique. À la connaissance de la SCSNE, aucun autre projet similaire n'a mis en place une telle instance. Je tiens à souligner toute l'importance accordée à cette instance et son activité : réinstallation de l'Observatoire dès 2018, communication de son action comme par exemple en 2025 une exposition dédiée à son action ou les moyens alloués (réalisation d'un Atlas des paysages notamment). Le rapport annuel de l'observatoire, présenté au conseil de surveillance, est publié sur le site internet de la SCSNE, montrant là aussi la volonté de transparence de la SCSNE.

Les développements portant sur les procédures d'autorisation doivent être nuancés et complétés. Ainsi, concernant la réglementation des ouvrages hydrauliques, VNF puis la SCSNE n'ont pas fait preuve d'un défaut d'anticipation, des contacts de pré-cadrage avec les services instructeurs ayant été pris dès 2017, 5 ans avant le dépôt du dossier d'autorisation. Ce pré-cadrage a notamment conduit à un courrier de la DREAL Hauts-de-France en 2017 fixant notamment le statut d'une écluse alors assimilée à une vanne de barrage. Par la suite, cette interprétation a changé nécessitant pour la SCSNE des adaptations en cours des contrats de maîtrise d'œuvre, comme l'indique la Cour.

Le rapport mentionne des insuffisances de qualité pour certains documents transmis aux services de l'État. Les documents concernés sont de premières versions dont il était difficile de définir le niveau d'exigence du fait de l'absence de référence pour la construction d'un canal. Les compléments apportés ont permis de répondre aux exigences attendues. Les avis favorables obtenus ensuite, ce que rappelle par la Cour, montrent que ce sujet a été résolu. Je souligne à ce propos que le rapport indique par erreur que le secteur 1 disposerait d'un avis défavorable du Conseil national de protection de la nature (CNPN). Or, cet avis du 9 juillet 2020, accessible

*sur internet, est favorable sous conditions. L'ensemble du projet dispose d'ailleurs d'avis favorables du CNPN du même type que le secteur 1. Le rapport indique également pour le secteur 1, une livraison avec retard de documents. Il s'agit d'une exception liée à la phase de début de mise en œuvre des arrêtés. À ce jour, plus de 180 documents prévus par les arrêtés ont été transmis dans les délais.*

*La Cour indique que cinq rapports d'observation ont été émis depuis 2021 par les services de contrôle. La SCSNE a répondu à chacun d'eux permettant de lever les interrogations dont la plupart relève d'interprétations des arrêtés d'autorisations. Un exemple d'observation cité par la Cour porte sur deux ponts travaux. Il s'agissait en fait d'une interprétation de l'arrêté d'autorisation par rapport aux contraintes de tenue de ces ouvrages provisoires aux crues. Les éléments de calcul détaillés transmis par la SCSNE en mars 2024 ont permis de démontrer la conformité réglementaire de ces ponts travaux. Après ces mises au point liées au démarrage de la construction, les chantiers continuent à être très régulièrement contrôlés, encore en ce début d'année 2026, sans donner lieu à des rapports d'observation. Du reste, la SCSNE assure un accès total pour les services instructeurs aux chantiers, les informe spontanément en cas de doute ou d'évènement particulier. Ainsi en 2025, la SCSNE a informé les services instructeurs de la suspicion de réapparition d'une espèce protégée de mollusque sur le secteur 1. La SCSNE a ensuite conduit l'ensemble de la procédure de levée de doute sous la surveillance des services instructeurs, après avis du CNPN. Cette procédure a finalement conclu en la présence d'une espèce non protégée. La Cour aurait pu utilement citer cet exemple de transparence.*

*Les impacts environnementaux notamment sur la biodiversité, les zones humides ou l'eau ont fait l'objet d'une analyse exhaustive, ayant amené l'Autorité environnementale dans son avis n° 2022-48 à considérer l'étude d'impact « fouillée et détaillée ». Afin d'assurer la transparence en ce domaine l'ensemble du dossier d'autorisation environnementale est disponible sur le site internet de la SCSNE. La pièce D1 en particulier du dossier d'autorisation environnementale des secteurs 2 à 6, expose la question de l'eau. La gestion de l'eau en phase chantier et en phase exploitation, qui ne prévoit pas de puisage dans les nappes, y est explicitée, ce qui est traduit dans les arrêtés d'autorisation. Ces engagements sont régulièrement suivis et contrôlés par les services de l'État, mais aussi exposés dans les comités prévus par les arrêtés d'autorisation réunissant notamment élus et associations de protection de l'environnement, assurant la transparence sur ces sujets.*

*Sur l'évolution du coût, il est important de souligner que l'actualisation conjuguée à la fois inflation et retard. Ainsi, un décalage du planning conduit à l'augmentation du coût en plus de l'effet inflation. Par conséquent, il n'est pas correct de comparer l'augmentation du coût à la seule inflation. Pour le canal, les interrogations jusque 2017 sur sa réalisation, ainsi que les effets de la crise sanitaire ou les délais d'instruction ont conduit à un retard important qui se conjugué donc en termes d'augmentation du coût aux effets de l'inflation.*

*Depuis 2016, date de référence du coût du projet, l'essentiel de l'augmentation provient en premier lieu de l'inflation (+700 M€) et du décalage de planning (+400 M€). Les crises géopolitiques ont particulièrement marqué cette période et certains matériaux ont vu leur prix augmenter de 30 à 50 % de 2021 à 2022. La seconde cause d'évolution du coût pour un total de 700M€ est liée aux modifications normatives ou réglementaires qui pourraient être examinées au titre de l'article 11 de la convention de financement par le comité de suivi de la*

convention de financement du 22 novembre 2019 qui réunit État et collectivités membres du conseil de surveillance. L'archéologie en est un exemple d'examen : la Cour souligne la forte hausse des dépenses d'archéologie « sans qu'il puisse en être fait spécialement grief à la SCSNE ». Un autre exemple de ce type d'évolution au titre de l'article 11 est la fin de l'abattement sur le gazole non routier (GNR) qui renchérit pour les entreprises le coût de l'énergie.

Sur le financement outre la question déterminante de l'emprunt de bouclage évoquée ci-avant, le rapport rappelle tout l'enjeu du prochain cadre financier pluriannuel européen et des moyens financiers alloués au mécanisme d'interconnexion en Europe (MIE) à compter de 2028. Le président du conseil de surveillance a déjà saisi le Président de la République pour que la France, principale bénéficiaire de ces subventions européennes, appuie la proposition de la Commission européenne. La communication de la Commission européenne du 16 juillet 2025 proposant d'augmenter le budget du MIE3, la citation explicite du réseau Seine Escaut dans cette communication et la décision d'exécution UE/2019/1118 affirmant le caractère transfrontalier du projet conduisent à une appréciation positive des perspectives de financement européen.

Sur le suivi du coût et le financement, il s'agit donc de mettre en œuvre pleinement la convention de financement du 22 novembre 2019 qui a également prévu 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.

**En conclusion**, ce rapport de la Cour des comptes, comme ce fut le cas d'autres projets au même stade d'avancement, sera un guide précieux pour renforcer l'action de la SCSNE, ainsi que le dialogue avec tous les acteurs du projet et assurer ainsi les conditions de réussite du projet. Le canal Seine-Nord Europe, et plus largement le réseau Seine-Escaut, est 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.

---