

19 et 24 juin 2026

Reporterre : Les récents rapports de la Cour des comptes et du Conseil d'orientation des infrastructures soulignent qu'il n'existe « aucun bilan propre au canal jusqu' alors » (COI). Confirmez-vous que le chiffre de 1 million de poids lourds évités est fondé sur une réalisation de l'ensemble du schéma Seine-Escaut avec les travaux de mise au grand gabarit de l'Oise (Mageo) et les rehaussements des ponts à 7 mètres, qui n'est pas d'actualité selon Xavier Bertrand.

Est-ce que vous revoyez à la baisse le chiffre de 1 million de poids lourds évités, étant donné que le périmètre du projet est pour l'heure resserré au seul CSNE ?

Avez-vous prévu d'« actualiser au plus vite le bilan socio-économique du projet », comme le demande le COI ? Xavier Bertrand a déclaré à notre micro que ce travail était en cours, est-il possible d'en savoir plus ? Un cabinet d'expertise a-t-il été désigné, une publication est-elle prévue ?

Société du Canal Seine-Nord Europe : s'agissant de vos questions relatives à la socio-économie du projet, il convient tout d'abord de rappeler que, d'une manière générale dans l'instruction des grands projets d'infrastructures, les études socio-économiques réglementaires constituent un des éléments qui permettent d'éclairer la décision publique. Dans le cas du Canal Seine-Nord Europe, ces études ont été produites, expertisées et mises à jour aux différentes étapes du projet (DUP, DUP modificative, Autorisation environnementale) pour tenir compte de l'évolution des contextes du projet. Comme les autres éléments d'appréciation, les résultats de ces études ont éclairé de la manière la plus précise les décisions successives des pouvoirs publics qui ont conduit à la réalisation de l'investissement. Celles-ci n'ont plus vocation ensuite à être refaites ou requestionnées en permanence. C'est d'ailleurs ce que conclut la Cour des Comptes dans son rapport lorsqu'elle écrit (page 33) en introduction de sa 1^{ère} recommandation : « *Au stade d'avancement actuel du projet, il importe cependant avant tout de compléter ces travaux et de déterminer les différents leviers pour assurer la valeur socio-économique de l'ouvrage dans ses différentes composantes.* »

Il s'agit donc bien de dépasser les études d'évaluation socio-économiques, réalisées dans le respect des cadrages gouvernementaux et conformément aux règles de l'art mais qui restent basées sur des hypothèses, en engageant une démarche opérationnelle visant à préparer, avec les acteurs économiques, la concrétisation du potentiel du réseau Seine-Escaut en termes de développement du trafic fluvial et multimodal, de report modal, en lien avec la dynamique économique créée tout le long du corridor fluvial. C'est le sens de ce que le Président du conseil de surveillance a dit à votre micro. Cela renvoie aussi à l'organisation de la « gouvernance économique » de Seine-Escaut qu'il a proposé. D'ores et déjà, le GEIE Seine-Escaut (qui rassemble les maîtres d'ouvrage du réseau : Service Public de Wallonie, De Vlaamse Waterweg, VNF, SCSNE) a commandé une étude à l'ESSEC (Pr. Edouard Dequeker) pour identifier les leviers pour atteindre les objectifs du réseau, en s'appuyant sur la vision et l'expression des opérateurs économiques. C'est une illustration de cette démarche opérationnelle qui s'engage et qui va monter en puissance au fur et à mesure que l'ouverture de Seine-Escaut se rapprochera.

Ceci étant dit, concernant les résultats des études socio-économiques, il est important d'éviter les erreurs d'interprétation contenues dans vos questions. Le document de synthèse présenté à l'enquête publique environnementale de 2024 expose la méthode, les hypothèses macro-économiques prises en compte et les résultats des prévisions de trafics et de l'évaluation socio-économique : [Impacts propres aux infrastructures de transport](#) (cf. chapitre 4).

Est-ce que la projection à 17 Mt de marchandise transporté sur l'axe Seine-Nord en 2035 et 33 Mt en 2070 est toujours d'actualité, au regard des déclarations récentes de Xavier Bertrand ?

Les prévisions de trafic sont établies sur le scénario de projet Seine-Escaut (cf. décision d'exécution de l'UE) qui comprend notamment la réalisation de MAGEO mais pas le rehaussement des ponts à 7m de hauteur libre sur le réseau existant. Les prévisions du volume de trafic fluvial indiqué sont ainsi toujours d'actualité avec toutefois un décalage dans le temps du fait d'une mise en service commercial de la liaison désormais prévue en 2033. Ainsi, la prévision 2035 qui se basait sur une mise en service en 2028 (avant Covid) dévient mécaniquement 2040.

D'autre part, le million de PL évités, souvent cité, correspond aux effets de la mise en service de la liaison fluviale sur un périmètre France (cf. &4.2.2) à 2040 donc. Sur le périmètre global du réseau Seine-Escaut, la réduction entre situation sans et avec projet est de 2,3 millions de PL environ. À ce sujet, vous citez le rapport du COI concernant le périmètre des prévisions de trafic. L'analyse de la rentabilité socio-économique d'une infrastructure maillon d'un réseau plus large (cas du CSNE maillon central de Seine-Escaut) est pertinente à l'échelle des effets globaux que ce maillon génère sur l'ensemble du réseau. S'agissant d'un projet qui trouve tout son sens dans sa dimension transfrontalière – qui la rend précisément éligible à un financement européen de 50% - l'analyse de rentabilité socio-économique au niveau national est d'un intérêt relatif.

En réponse à Reporterre, Mr Jérôme Dezobry, président du directoire de la SCSNE, a indiqué que les projections, à l'échelle régionale, étaient bien meilleures que le graphique national de l'évolution du transport de marchandise (qui montre une stagnation à partir de 2007 du volume de marchandise transportées). Auriez-vous des éléments à me partager pour étayer cet aspect des choses ?

Les Hauts-de-France et plus spécifiquement le Nord Pas-de-Calais, sont en effet dans une situation spécifique comme indiqué par Jérôme Dezobry.

- La part modale du fluvial dans le Nord Pas-de-Calais est de l'ordre de 10 % à 12 % bien supérieure à la part au niveau national. Le réseau fluvial est à grand gabarit dans le Nord Pas-de-Calais en connexion avec la Belgique et plus largement le réseau européen
- Le Nord Pas-de-Calais a été marqué par une désindustrialisation (dans les années 1980/2000) : fermetures des mines, de la sidérurgie très utilisateurs de la voie d'eau. Jérôme Dezobry vous a d'ailleurs cité le cas du Valenciennois très illustratif. Ces mutations ont eu un impact sur le trafic. Pourtant depuis 2000, le trafic fluvial augmente.
- En effet, alors que la dynamique au niveau national reste largement structurée par la production et la consommation internes avec une forte sensibilité aux cycles économiques, celle des Hauts-de-France s'inscrit dans un système de flux transnationaux en particulier avec la Belgique, où son rôle de hub de distribution devient central. Comme vous le savez, les Hauts-de-France sont situés au cœur des grands corridors européens de transport, notamment l'axe Paris–Lille–Belgique–Amsterdam. Les flux qui la traversent et ceux qu'elle capte ne dépendent pas uniquement de l'activité économique locale ou nationale,

mais également des échanges internationaux et européens. Ainsi, on constate une forme de décorrélation partielle des dynamiques entre la France et les Hauts-de-France, dans laquelle les flux de marchandises dépendent davantage des grands corridors européens que de la seule conjoncture nationale. C'est ce qui ressort de données de l'INSEE (les flux Hauts-de-France sont estimés car il n'existe pas de série homogène à l'échelle régionale ; cela dégage toutefois une tendance singulière). L'observatoire des trafics réalisé par VNF Nord Pas de Calais chaque année montre la dynamique sur les trafics et en particulier des ports intérieurs

Tableau comparatif des flux (tonnes-kilomètres)

Unité : milliards de tonnes-kilomètres (t-km) / Indice base 100 = 2000

Année	France (Md t-km)	Indice France (2000=100)	Hauts-de-France (Md t-km)	Indice HDF (2000=100)
2000	320	100	35	100
2005	358	112	39	111
2010	350	109	41	117
2015	335	105	40	114
2019	365	114	44	126
2020	330	103	41	117
2024	344	108	44	126

Les Hauts-de-France se caractérisent par une évolution globalement plus dynamique. Si la région subit également les effets des crises, les diminutions observées sont nettement moins marquées. Par exemple, en 2010 (post crise 2008), l'indice national recule (109), tandis que celui des Hauts-de-France continue de progresser (117). De même, après la crise sanitaire, la région retrouve rapidement le niveau de flux de 2019.

Au niveau Seine Escaut, l'étude socio-économique révisée en 2021 et dont les résultats sont accessibles dans le dossier d'autorisation environnementale mis en enquête publique et encore accessible sur notre site internet, reflète les effets de report modal du projet, puisque pour la première fois la part modale de la route diminuera. L'étude menée en 2021 avant recalage du planning à 2032 montre concernant la voie d'eau la part modale sur Seine Escaut (donc plus large que Hauts de France) passerait à 15% en 2035 et 17% en 2070.

Reporterre : la Cour des comptes demande qu'une conférence de financement soit organisée pour boucler le financement du projet. Est-ce qu'un tel rendez-vous est planifié ? Plus globalement, est-il possible de savoir où en sont les échanges avec le ministère des Transports et la Commission européenne sur cet aspect du bouclage financier ?

Concernant la conférence de financement, comme l'a indiqué le président lors de l'interview, il est nécessaire que l'État et les collectivités se mettent autour de la table pour mettre en œuvre les dispositions prévues dès 2019 dans la convention de financement et tout particulièrement son article 8.

L'Union européenne établit actuellement son budget pour la période 2028-2034. La Commission européenne a proposé, dans sa communication du 16 juillet 2025 à ce sujet, d'augmenter très significativement les moyens dédiés aux infrastructures en citant explicitement sa volonté de voir aboutir le réseau Seine Escaut dont le Canal Seine-Nord Europe est le projet majeur. Ceci montre la volonté de l'Europe de poursuivre son appui au projet.