



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Canal du Nord

Question écrite n° 17449

Texte de la question

M. Matthieu Marchio attire l'attention de M. le ministre des transports sur les conséquences économiques des interruptions de navigation sur le canal du Nord résultant des travaux de réalisation du canal Seine-Nord Europe, dont le nouveau tracé emprunte en partie celui de l'ouvrage existant. Dans son rapport public thématique du 10 avril 2026, « La construction du canal Seine-Nord Europe et ses conséquences », la Cour des comptes relève que la fermeture du canal du Nord pendant environ deux ans « pourrait fragiliser les bateliers français », en les contraignant à adapter leur activité et en faisant perdre à certains transporteurs, utilisateurs actuels de l'ouvrage, l'habitude du recours au mode fluvial. Elle recommande en conséquence à la Société du canal Seine-Nord Europe, à M. le ministre et à Voies navigables de France d'élaborer dès 2026, avec les usagers du réseau fluvial des Hauts-de-France, un plan d'adaptation à cette fermeture provisoire. Or les usagers sont déjà confrontés à des interruptions de navigation. Le canal du Nord a été fermé du 2 mars au 5 avril 2026 dans le cadre des travaux, après un premier chômage conduit par Voies navigables de France du 18 septembre au 16 octobre 2023. Ces interruptions sont intervenues alors que le Gouvernement indiquait que la fermeture partielle n'interviendrait qu'à l'horizon 2029-2030 pour une durée d'environ dix-huit mois. Les informations désormais disponibles apparaissent toutefois contradictoires. Le 28 janvier 2026, l'organisation professionnelle Entreprises fluviales de France a indiqué que la coupure préalable à la mise en eau était désormais évaluée entre 20 et 22 mois et présentée comme résultant de contraintes budgétaires et non de seules nécessités techniques. La Cour des comptes retient pour sa part une durée d'environ deux ans. Enfin, la Société du canal Seine-Nord Europe a indiqué le 13 avril 2026 que la démarche engagée avec la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et Voies navigables de France l'avait été en 2025, « six ans avant l'échéance annoncée », ce qui situerait cette coupure en 2031. Ni sa date, ni sa durée, ni son périmètre géographique ne sont donc clairement établis. Cette incertitude est loin d'être sans conséquences. La Cour des comptes rappelle que les études conduites entre 1984 et 1993 avaient écarté l'aménagement du canal du Nord existant en raison, précisément, de l'interruption du trafic qu'il aurait imposée, la construction d'une liaison neuve présentant l'avantage de ménager la continuité de la navigation. Une coupure de vingt mois ou davantage prive ainsi le projet de l'un des avantages qui avaient fondé son choix. Les chargeurs, notamment des filières céréalières, des matériaux de construction et des engrais, redoutent désormais un report durable vers la route. Ces interrogations interviennent alors que la Cour des comptes évalue le coût final du projet à 7,3 milliards d'euros hors taxes courants, contre 3,5 à 4 milliards dans les estimations initiales, relève un besoin de financement résiduel de 2,23 milliards d'euros hors frais financiers et retient un coût financier de l'ordre de 1 à 3 milliards d'euros au titre de l'emprunt de bouclage. Il lui demande de dresser le bilan des interruptions de navigation déjà intervenues dans le cadre du chantier, en précisant leur durée cumulée, les tonnages concernés et la part des trafics revenus à la voie d'eau après chaque interruption. M. le député demande également à M. le ministre de préciser le calendrier désormais retenu jusqu'à la mise en service du canal Seine-Nord Europe, la nature juridique de la coupure à venir, sa durée, son périmètre, les raisons des écarts entre les annonces successives et les mesures étudiées pour en réduire la durée. Il souhaite également connaître les conclusions de l'étude d'impact présentée aux professionnels en février 2026, savoir si le plan d'adaptation recommandé par la Cour des comptes est désormais arrêté, selon quel calendrier il sera publié, quelles mesures d'accompagnement sont prévues pour les artisans bateliers, les entreprises fluviales, les chargeurs et les ports intérieurs, notamment en matière d'indemnisation ou de droits de navigation, sur quel fondement juridique et sur quels crédits et connaître le devenir des sections du canal du Nord qui ne seront pas intégrées au nouveau tracé

ainsi que des entreprises qui y sont implantées. Il lui demande enfin si la conférence de financement recommandée par la Cour des comptes sera réunie avant la fin de l'année 2026.

Données clés

Auteur : [M. Matthieu Marchio](#)

Circonscription : Nord (16^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17449

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 juillet 2026