



14ème législature

Question N° : 5527	De M. Jean-Pierre Decool (Union pour un Mouvement Populaire - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Premier ministre		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > transports fluviaux	Analyse > liaison Seine-Nord. réalisation.
Question publiée au JO le : 25/09/2012 Réponse publiée au JO le : 30/04/2013 page : 4829 Date de changement d'attribution : 16/10/2012 Date de renouvellement : 22/01/2013		

Texte de la question

M. Jean-Pierre Decool attire l'attention de M. le Premier ministre quant au canal à grand gabarit Seine-nord Europe. Projet issu du Grenelle de l'Environnement et du schéma national des infrastructures de transports (SNIT), lancé officiellement le 5 avril 2011 par l'ancien Président de la République et déclaré d'utilité publique par décret le 11 septembre 2008, le canal Seine-nord Europe est porteur de grands intérêts. D'une manière globale, il permettrait aux péniches de grande taille de connecter le bassin de la Seine au Nord Pas-de-Calais et aux 20 000 kilomètres du réseau grand gabarit d'Europe du Nord jusque Rotterdam et Anvers. Ainsi, il devrait permettre la création de près de 45 000 emplois directs et indirects à l'horizon 2050 dans des régions où le chômage perdure. Le canal aurait également pour effet de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre en permettant de réduire de 500 000 poids lourds par an le trafic autoroutier qui sclérose la région parisienne. La France est à la traîne concernant le trafic fluvial, alors que dans le même temps le Benelux et l'Allemagne le développent ardemment. Le problème du financement du projet semble aujourd'hui posé. Il lui demande donc de bien vouloir indiquer les intentions du Gouvernement quant à son engagement sur ce projet primordial pour l'économie nationale et locale.

Texte de la réponse

Le projet de canal Seine-Nord Europe est un projet de première importance, qui permettra l'intégration de la Seine au réseau fluvial européen et qui favorisera le transport multimodal de marchandises ainsi que le développement durable des territoires. Le précédent Gouvernement a fait avancer rapidement le dossier, sans que les conditions préalables nécessaires soient réunies. Plusieurs problèmes majeurs ont été délibérément mis de côté et doivent aujourd'hui trouver une solution, comme la sous-évaluation du coût de l'opération, la surévaluation des trafics, ou encore l'impossibilité pour le titulaire du contrat de partenariat de réunir les financements privés nécessaires. Dès sa prise de fonctions, le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche a été informé des difficultés rencontrées par le dossier du canal Seine-Nord Europe, de nature à remettre en cause sa réalisation. Le ministre a donc souhaité une étude indépendante et objective de l'état du dossier. Il a demandé à cette fin une mission conjointe du Conseil général de l'environnement et du développement durable et de l'Inspection générale des finances pour faire le point sur ces questions essentielles. Les résultats de cette mission viennent d'être remis au ministre. Le rapport dresse un bilan très dur du pilotage d'un projet qui paraît aujourd'hui en échec, notamment en raison d'une dérive des coûts qui n'a jamais été mise en lumière par le Gouvernement précédent. Le coût total du projet de canal Seine-Nord Europe a explosé : par rapport à l'estimation de 4,4 Md€ réalisée en 2009, le résultat de la procédure de partenariat public-privé (PPP) qui avait été engagée risquait d'être très supérieure, jusqu'à 7,0 Md€ compte tenu des offres

disponibles connues dès l'automne 2011. En outre, il est apparu que le PPP était insoutenable financièrement pour le partenaire privé, les besoins excédant largement la capacité d'emprunt sur les marchés financiers. Malgré cela, la précédente équipe gouvernementale a franchi précipitamment toutes les étapes de la procédure de PPP, la conduisant dans une impasse dont elle voudrait que le Gouvernement actuel soit responsable. Cette mauvaise gestion a mené à une impasse financière, juridique et technique à laquelle ni les finances publiques, de l'État comme des collectivités territoriales, ni les partenaires privés ne sont en mesure de faire face. La mission préconise un report du projet à une période économique plus favorable. Le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche, partage le constat dressé par la mission mais ne fait pas pour autant sienne cette conclusion, pas plus qu'il ne se résout à un échec annoncé de ce projet, porteur d'espoir pour les territoires traversés. Dans un esprit de responsabilité, le ministre souhaite reprendre le projet avec sérieux et lui donner toutes les chances de réussite. Pour cela, il faut procéder à la nécessaire reconfiguration d'un projet qui a considérablement dérivé au cours des dernières années, avec l'objectif d'en réduire les coûts pour le rendre finançable. Le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche a demandé à M. Rémi Pauvros, député du Nord, de présider une mission de reconfiguration chargée de réexaminer la consistance actuelle du projet et de proposer toutes les optimisations de coût possibles. Il faudra également mobiliser massivement l'Union européenne au financement du projet, en présentant un dossier bénéficiant d'un taux maximum de subvention communautaire sur la période 2014-2020. Le projet de canal Seine-Nord Europe sera un des grands projets que soutiendra la France auprès de la Commission. Des perspectives claires de reconfiguration du projet doivent être définies d'ici le 1er semestre 2014, date à laquelle les dossiers de subventions pour la période 2014-2020 doivent impérativement être soumis à la Commission européenne. La crédibilité nouvelle du projet permettra de déposer dans les meilleurs conditions possibles la demande de subvention au titre de l'appel à projet RTE-T 2014-2020. L'ensemble de ces décisions implique de mettre un terme à la procédure de dévolution d'un contrat de PPP, qui ne donnait pas suffisamment de marges de manoeuvre pour optimiser le projet et ne pouvait que le conduire dans une impasse. Dans cette hypothèse, il aurait alors été impossible de présenter un projet crédible à l'Union européenne pour le 1er semestre 2014. Cet élément essentiel de financement du projet ne pourrait donc plus être mobilisé, ce qui conduirait de fait à son abandon. Le projet de canal Seine-Nord Europe est porteur d'un renouveau du transport fluvial. Il contribuera à faire entrer l'ensemble du secteur dans le XXIe siècle.