



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 1286

Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le projet de canal à grand gabarit Seine-nord Europe, porté par l'Europe, les collectivités territoriales et les acteurs économiques, notamment les chargeurs et les industriels des territoires concernés. Ce projet emblématique du Grenelle de l'environnement et du schéma national des infrastructures de transports (SNIT) est d'un intérêt et d'une rentabilité étayés par de multiples études, et ne nécessite pas un nouvel audit pour le démontrer. Sur le plan environnemental, le canal contribuera significativement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en retirant 500 000 poids-lourds de nos routes à horizon 2020, sachant qu'un convoi fluvial de 4 400 tonnes transporte autant de marchandises que 220 camions. Par ailleurs, une gestion hydraulique permettra de réduire l'effet des crues dans la vallée de l'Oise et alimentera en eau les collectivités du grand Lille. Sur le plan du développement économique et de l'emploi, le canal Seine-Nord représente une véritable bouffée d'oxygène pour les territoires concernés par le tracé, qui se mobilisent depuis des années pour tirer profit de l'activité générée par le chantier lui-même, puis par l'exploitation des quatre plateformes multimodales prévues le long du tracé. Le canal sera aussi un atout décisif pour les ports français dans la compétition européenne à laquelle ils sont soumis. Il permettra de surcroît de relocaliser en France de la valeur ajoutée logistique et de réduire ce faisant notre déficit commercial avec la Belgique (et d'encaisser les droits de douane en France et non en Belgique pour des produits *in fine* consommés en France). Le 5 avril 2011, le Président de la République Nicolas Sarkozy a pris la décision tant attendue de lancer officiellement la procédure du dialogue compétitif, qui doit s'achever normalement à l'automne de cette année, ouvrant ainsi la voie à un démarrage des travaux début 2013, en vue d'une mise en service du canal en 2017. Pourtant, aujourd'hui, de fortes inquiétudes sont ressenties localement par les élus de toute tendance politique et par les acteurs économiques quant à la volonté effective du Gouvernement de réaliser le canal Seine-Nord. Il a ainsi récemment alimenté ces craintes en critiquant à plusieurs reprises, dans les médias, le montage financier du projet et le principe même du partenariat public-privé (PPP). Certes, il faut étudier très rapidement la possibilité d'obtenir davantage de financements européens. Certes, la phase pilote des « *project bonds* », initiée dans le cadre du processus de croissance pour financer les grands projets, est une nouvelle opportunité à saisir. Mais pour autant cela ne doit pas aboutir à une remise en cause du calendrier du projet et de la totalité de son architecture financière, qu'il a fallu des années de travail acharné pour finaliser, le risque étant sinon de retarder le projet de plusieurs années voire de le condamner définitivement. C'est pourquoi, confiant dans la continuité des engagements de l'État, et au regard de ces fortes inquiétudes, il souhaiterait qu'il lui confirme de façon ferme et définitive son engagement et sa détermination à réaliser le canal Seine-nord Europe dans les délais prévus.

Texte de la réponse

En intégrant le bassin de la Seine au réseau fluvial européen, le canal Seine-Nord Europe lèvera ce goulet d'étranglement et formera un vaste corridor de transport de fret à grand gabarit, depuis Le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux. Il s'agit d'un projet très important, qui favorisera le transport multimodal de

marchandises et le développement durable des territoires, notamment par la création de plateformes multimodales. Le Gouvernement précédent a géré le dossier sans que toutes les conditions préalables nécessaires soient réunies. Plusieurs problèmes majeurs ont été délibérément mis de côté et doivent aujourd'hui trouver une solution, notamment le coût de l'opération qui a manifestement été sous-évalué. D'autre part, la capacité du partenaire privé à réunir les financements privés est très incertaine, compte tenu de l'incapacité des marchés bancaires à apporter un tel montant de dette. Ce dossier, contrairement aux annonces du précédent Gouvernement, n'était pas du tout bouclé du point de vue financier. La capacité du partenaire privé à réunir les financements privés nécessaires et la capacité des co-financeurs publics (État et collectivités territoriales) à prendre en charge le coût réel du projet doivent trouver des réponses préalablement au lancement de la phase finale de l'appel d'offres. Toute précipitation ne pourrait conduire qu'à l'échec du projet. Pour répondre à ces questions essentielles, le Gouvernement a demandé une mission conjointe du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et de l'Inspection Générale des Finances pour faire le point. Les premiers résultats sont attendus fin octobre et les conclusions définitivement seront remises d'ici la fin de l'année. Cette mission permettra de préciser dans quelle mesure le recours à des mécanismes européens peuvent contribuer à lever ces difficultés. Le ministre tient à assurer M. le Député de sa mobilisation sur ce dossier.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Demilly](#)

Circonscription : Somme (5^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1286

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 juillet 2012](#), page 4408

Réponse publiée au JO le : [30 octobre 2012](#), page 6172