



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 21535

Texte de la question

Le canal Seine-nord Europe a été encouragé par le précédent gouvernement comme étant un investissement d'avenir pour la France, mais aussi pour les pays européens voisins offrant un mode de transport plus économique et plus écologique que la route. Cette infrastructure, longtemps attendue et soutenue par l'ensemble des élus concernés, est inscrite dans la loi Grenelle¹, dont elle est sans doute l'un des projets les plus emblématiques. Les travaux préparatoires de cet ouvrage sont engagés depuis 2007 et sa réalisation inscrite dans le cadre du plan de relance. Interrogé par M. Stéphane Demilly au cours de son audition du 23 janvier 2013 par la Commission du développement durable, le ministre des transports a confirmé que ce projet est un enjeu majeur d'aménagement du territoire tout en précisant qu'un nouveau dialogue compétitif était nécessaire et que la pertinence des projets inscrits au schéma national des infrastructures devait être réévaluée. M. Arnaud Richard s'inquiète auprès 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, des graves risques que certaines déclarations récentes font peser sur ce projet qui permettrait de créer un vaste corridor de transport de fret fluvial depuis Le Havre jusqu'au Benelux. Renoncer à ce projet aurait des conséquences graves pour l'environnement et l'aménagement du territoire. Des projets d'envergure, notamment pour la desserte de la région capitale, seront immédiatement remis en causes, de même que 45 000 emplois à l'horizon 2050 et 9 000 emplois directs et indirects générés durant la construction. Les professionnels de la batellerie, déjà sinistrés depuis de longues années, voyaient dans la réalisation de cet ouvrage une solution d'avenir, désormais largement compromise. Il lui demande par conséquent de lui indiquer clairement les intentions du Gouvernement dans ce dossier qui pourrait s'inscrire dans le cadre du pacte pour la croissance en Europe proposé par le Président de la République et qui prévoit une série de mesures nécessitant 120 milliards d'euros d'investissements.

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 favorisera le transport multimodal de marchandises ainsi que le développement durable des territoires. Le précédent Gouvernement a prétendu faire avancer rapidement le dossier, sans que les conditions préalables nécessaires soient réunies. Plusieurs problèmes majeurs, pourtant connus du Gouvernement, ont été délibérément mis de côté et doivent aujourd'hui trouver une solution, comme la sous-évaluation du coût de l'opération, la sur-évaluation 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, chargé des transports, de la mer et de 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 diligenté à cet effet 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 ont été remis au ministre au mois de mars. 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 prise en compte 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 préconisait un report du projet à une période économique plus favorable. Le ministre 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 a souhaité 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 a ainsi demandé à M. Rémi Pauvros, député du Nord, de proposer une reconfiguration de la consistance actuelle du projet et de rechercher toutes les optimisations de coût possible. Il faudra également mobiliser massivement l'Union européenne pour le 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 meilleures 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. 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 XXI^e siècle.

Données clés

Auteur : [M. Arnaud Richard](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21535

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 : [19 mars 2013](#), page 3027

Réponse publiée au JO le : [18 juin 2013](#), page 6483