



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## transports fluviaux

Question écrite n° 25870

### Texte de la question

M. Guillaume Chevrollier 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 les conclusions de la mission CGEDD-Inspection générale des finances qui dressent un bilan très dur du pilotage du projet de canal Seine-nord Europe. Les coûts de ce projet n'ont cessé d'être revus à la hausse, passant de 4,4 milliards d'euros à 6 milliards, en raison notamment de l'évolution des prix de construction et du décalage du calendrier. Les prévisions de recettes attendues des péages sur le canal doivent aussi être ré-estimées à la baisse du fait de la dégradation de la situation économique. Il lui demande si le Gouvernement entend reporter ce projet comme le lui recommande cette mission.

### 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 sien 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 XXIe siècle.

### Données clés

**Auteur :** [M. Guillaume Chevrolier](#)

**Circonscription :** Mayenne (2<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 25870

**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 :** [30 avril 2013](#), page 4691

**Réponse publiée au JO le :** [18 juin 2013](#), page 6485