



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

### transports fluviaux

Question écrite n° 7436

#### Texte de la question

M. Bernard Gérard interroge 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 intentions du Gouvernement au sujet du projet du canal Seine-nord Europe alors qu'il a déclaré récemment qu'il était suspendu. Ce projet, lancé officiellement le 5 avril 2011, déclaré d'utilité publique par décret du 11 septembre 2008, issu du Grenelle de l'environnement et du schéma national des infrastructures de transports (SNIT), est porteur de grands espoirs. Il devrait en effet permettre 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 jusqu'à Amsterdam et Anvers, tout en créant près de 45 000 emplois directs et indirects à l'horizon 2050, dans des régions où le chômage est important. Le canal permettrait également de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre, allégeant d'environ 500 000 poids lourds le trafic autoroutier. Aujourd'hui, alors que le Gouvernement semble remettre en cause la construction du canal malgré le processus déjà engagé, il lui demande quelles sont les perspectives sur ce dossier d'avenir capital pour l'emploi, l'économie et l'environnement.

#### Texte de la réponse

En intégrant le bassin de la Seine au réseau fluvial européen, le canal SeineNord 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 feint de faire avancer le dossier alors que toutes les conditions préalables nécessaires n'étaient pas 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 sousévalué. 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 cofinanceurs 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 ministre des transports 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 conclusions définitives seront remises au début de l'année 2013. Cette mission permettra notamment de préciser dans quelle mesure le recours à des mécanismes européens peut contribuer à lever ces difficultés. Le ministre tient à assurer Monsieur le Député de sa pleine mobilisation sur ce dossier.

#### Données clés

**Auteur :** [M. Bernard Gérard](#)

**Circonscription :** Nord (9<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 7436

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

**Question publiée au JO le :** [16 octobre 2012](#), page 5694

**Réponse publiée au JO le :** [15 janvier 2013](#), page 626