



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

transports fluviaux

Question écrite n° 1780

Texte de la question

M. Patrice Carvalho attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'environnement, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'impérieuse nécessité de poursuivre la réalisation du canal Seine-nord Europe. Il constitue l'un des projets les plus structurants du schéma national des infrastructures de transports (SNIT) élaboré dans le prolongement du Grenelle de l'environnement. Il est prévu qu'il s'étende sur 106 km entre l'Oise (Compiègne) et le canal Dunkerque-Escaut (Cambrai), qu'il intègre quatre plateformes multimodales permettant le développement d'activités industrielles et logistiques, dont les régions traversées ont grand besoin (Picardie et Nord-Pas de Calais). De manière plus globale, le projet répond au besoin de désenclavement du bassin de la Seine et permettra de relier la France au réseau fluvial à grand gabarit du nord et de l'est de l'Europe. Notre pays est très en retard sur ses partenaires en matière de transport fluvial et a trop longtemps privilégié le "tout routier" au détriment de la sécurité, de l'environnement, de la compétitivité même. Seine-nord Europe permettra de transporter plus de 13 millions à 15 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2020, soit l'équivalent de 500 000 poids-lourds par an en moins sur nos routes, pour un coût le plus avantageux de tous les modes de transports. Outre son utilité sur ces différents points, le canal constituera également un moyen d'action contre les crues de l'Oise en amont de Compiègne. 4 500 emplois directs sont liés à sa réalisation, suivis de 25 000 nouveaux emplois durables avec sa mise en service et les activités connexes qui en résulteront. Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret le 11 septembre 2008. Le calendrier élaboré prévoit le début des travaux pour la fin de 2012 ou le début de 2013 avec une mise en service programmée pour la fin de 2016 ou le début de 2017. Son coût est estimé à 4,3 milliards d'euros et financé dans le cadre d'un contrat de partenariat. Des investissements ont déjà été engagés pour des acquisitions foncières, des travaux préparatoires et des fouilles archéologiques. Le processus engagé doit de poursuivre sans retard. Le ministre a déclaré, lors de l'assemblée générale de l'association TDIE (transport, développement, intermodalité, environnement), le 3 juillet 2012, qu'une commission serait mise en place afin de "mettre de l'ordre dans le SNIT", position confirmée lors de la réunion de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, le 11 juillet 2012. Ces propos suscitent une légitime inquiétude. Il souhaite, pour sa part, que le projet de canal Seine-nord Europe soit "sanctuarisé". Il n'est, en effet, de redressement économique, productif et industriel qu'à travers une logique de développement et d'investissements, à l'inverse d'une spirale de récession que ne manqueraient pas d'entraîner le gel des projets et l'austérité. Il souhaite connaître ses intentions en la matière et s'assurer de sa détermination à promouvoir un projet porteur d'avenir.

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. Patrice Carvalho](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1780

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [24 juillet 2012](#), page 4489

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