

Risque de naufrage pour le canal Seine-Nord Europe

Le gouvernement veut revoir ce projet phare du Grenelle de l'environnement, l'estimant « irréalisable » en l'état

Élément crucial du Grenelle de l'environnement et du développement du fret fluvial, le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe (SNE) semble bien mal engagé. Alors que son coût initialement évalué par Voies navigables de France (VNF) était de 4,3 milliards d'euros, il est aujourd'hui estimé à plus de 7 milliards.

Selon un rapport commandé en septembre 2012 par le ministère des transports au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'inspection générale des finances (IGF), rapport dont *Le Monde* a pu consulter la synthèse, il faut revoir l'ensemble du dossier.

« Les constats de la mission (...) soulignent l'ampleur des incertitudes, tant sur les coûts que sur les recettes, que comporte le projet SNE, et des risques financiers qui seraient supportés en dernier recours par le budget de l'Etat dans la configuration actuelle du projet », écrivent les rapporteurs, Michel Massoni

(CGEDD) et Vincent Lidsky (IGF).

Le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier, se dit pourtant soucieux de ne pas abandonner un projet qu'il juge essentiel pour relancer une politique de transport multimodal du fret, notamment pour limiter l'importance du transport routier.

Comme pour d'autres grands projets d'infrastructures de transport, sur le papier, le dossier était prometteur : augmentation du trafic (le dossier d'utilité publique présenté par VNF faisait état, en septembre 2008, d'une multiplication par trois du trafic sur le « corridor nord-sud », sur la liaison Seine-Escaut) ; « nouvelle compétitivité » pour l'économie du Nord-Pas-de-Calais, de la Picardie, de l'Île-de-France et de la Haute-Normandie ; des milliers d'emplois directs, pour le chantier de construction des 106 km de canal ; ou encore des « gains en termes de protection de l'environnement »,

par un transfert modal qui doit permettre d'éviter, à l'horizon 2020, 500 000 camions sur l'un des corridors européens les plus congestionnés. Soit, selon VNF, une économie annuelle de 250 000 à 300 000 tonnes de CO₂ en 2020, 600 000 tonnes en 2050.

« Il faut d'abord remettre en état les réseaux de canaux existants »

Michel Dubornel
Fédération écologiste France
Nature Environnement

Las, le rapport remis au ministre à la mi-mars apporte un bémol au scénario initial. « Ce qui a été envisagé, notamment au niveau des coûts, nous a semblé très hasardeux », explique Michel Massoni. Le projet, conçu avant la crise économique des années 2007-2008, n'a pas intégré les nouveaux para-

mètres. « Les conditions de financement des partenariats public-privé se sont durcies et les projets de fret sont très sensibles à la conjoncture économique », explique M. Massoni.

Au final, peut-on lire dans le rapport, « l'évolution défavorable de tous les paramètres économiques et financiers du projet (dérive des coûts, impact de la crise sur les prévisions de trafic d'une part et les conditions de financement des partenariats public-privé d'autre part) devrait conduire à dégrader substantiellement le bilan socio-économique du projet établi en 2006, avec un risque réel de destruction de valeur pour la collectivité ».

Au regard des objectifs environnementaux avancés, les rapporteurs notent que la cohérence du projet avec l'action publique en faveur du fret ferroviaire est discutée. Ils estiment aussi qu'« il conviendrait de mieux apprécier les enjeux en termes de prélèvement d'eau (et de risque de pollu-

tion des nappes phréatiques) entraînés par le canal ».

Peu suspecte d'hostilité au transfert du fret de la route vers les fleuves et les canaux, la fédération d'associations écologistes France Nature Environnement émet aussi des doutes sur l'intérêt de ce canal à grand gabarit. « Si on réalise ce canal Seine-Nord Europe et que le gouvernement continue de favoriser le transport routier, aucun transfert vers le fluvial ne se fera », explique Michel Dubornel, responsable des transports et de la mobilité durable au sein de la fédération. Il faut d'abord optimiser les dessertes ferroviaires actuelles et remettre en état les réseaux de canaux existants.

Pour autant, selon les règles en vigueur pour ces rapports d'évaluation, il ne revenait pas aux auteurs de remettre en question le projet lui-même. « Ce n'est pas à un inspecteur général de décider, c'est au gouvernement, avance M. Massoni. On nous a juste demandé si ce

projet, dans les conditions où il a été présenté, était réalisable. »

Et la conclusion est sans appel. Comme l'explique M. Cuvillier, « soit, ainsi que le suggèrent les rapporteurs, nous suspendons la réalisation et nous attendons une période plus faste, soit nous revoyons le dossier pour réaliser ce projet d'ampleur de relance du fluvial ».

La deuxième solution, retenue par le ministre, passe notamment par une demande d'augmentation de la subvention européenne. Une hypothèse qui devra être confirmée à Bruxelles. Mais ces décisions n'interviendront pas avant la fin 2014. Et « la concentration de financements européens sur le projet SNE exercerait un effet d'éviction sur d'autres projets français susceptibles de bénéficier de ces fonds ». Le nombre de dossiers inscrits sur la liste des grands projets européens est important. « Il y aura plus d'appelés que d'élus », prévient M. Massoni. ■

RÉMI BARROUX