

SEINE NORD INFO FLASH – DECEMBRE 2018

Interview croisée des co-Présidents de l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escout sur les prochains textes législatifs clés

Créé en mai 2016 par l'association, l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escout est désormais co-présidé par Carole Bureau-Bonnard, Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, Députée de l'Oise et conseillère communautaire du Pays noyonnais, et Jérôme Bascher, Sénateur de l'Oise et conseiller départemental de Senlis.

En raison de l'actualité parlementaire liée aux gilets jaunes, la réunion de cet intergroupe initialement prévue le 4 décembre dernier a dû être reportée en début d'année 2019. L'occasion pour ces deux parlementaires de partager leur perception des enjeux des prochains textes législatifs pour le bon avancement du projet.

Quel est votre perception de la place accordée au projet Seine-Nord Europe dans les récents projets de loi de finance 2019 et Mobilités ?

Carole Bureau-Bonnard. Le Projet de loi de finances (PLF) 2019 et le projet de loi Mobilités permettront de poursuivre sereinement le calendrier de réalisation du canal Seine-Nord Europe dont la mise en eau est prévu à l'horizon 2026-2027.

Ils permettront, entre autre, de faire évoluer la gouvernance de la Société du Canal Seine-Nord Europe vers un établissement public local, autorisant ainsi le transfert de pilotage financier et opérationnel ainsi que la maîtrise des risques du projet aux collectivités territoriales. Je rappelle que l'une des missions de la Société de projet est de contrôler, à l'euro prêt, les dépenses inhérentes au chantier.

Jérôme Bascher. Sur ces deux textes, l'un ne comporte rien sur le canal Seine Nord, à l'exception notable de mesures liées au fonctionnement de la Société du Canal Seine-Nord Europe, il s'agit de loi de finances 2019. Logiquement, le Gouvernement attend l'adoption de la loi Mobilités pour décliner les solutions financières dans la loi de finances pour 2020, en particulier sur le financement de 1 Md€ par des taxes affectées.

Carole Bureau-Bonnard. La régionalisation de la Société du Canal Seine-Nord Europe, colonne vertébrale de ce Grand Chantier, menée de concert avec toutes les collectivités territoriales présentes au sein du Conseil de Surveillance de la Société, est prévue dans la loi Mobilités, qui sera examinée probablement au cours du mois de mars pour un vote au mois de juin.

Le Premier Ministre a confirmé l'engagement de l'Etat, dès 2017, pour un milliard d'euros, via un emprunt de long terme de la Société du Canal Seine-



Nord Europe, dont les annuités pourraient être financées par des taxes nationales à assiette locale, affectées à la Société du Canal Seine-Nord Europe.

Le Directoire, composé de 3 membres, de cette Société du Canal Seine-Nord Europe est au complet et a obtenu l'accord des services de l'Etat pour le recrutement de 32 ETP, inscrits dans le PLF 2019.

Pour rappel, le financement du fonctionnement de la Société du Canal Seine-Nord Europe est assuré jusqu'à fin 2020. Les travaux ont débuté sur le premier secteur par l'aménagement environnemental sur la commune de Bienville. Des négociations ont débuté avec les agriculteurs dans l'ensemble des départements et les Comités territoriaux se poursuivent avec l'aide du Préfet de Région et des Sous-préfets. Ces Comités rassemblent tous les acteurs locaux : élus, EPCI, Chambres des Métiers, Chambres du Commerce et d'Industrie, Chambres d'Agriculture, Pôle Emploi...

D'autres échanges sont en cours avec les collectivités territoriales pour consolider le plan de financement du canal, sur la base des orientations fixées par le Premier ministre.

Jérôme Bascher. A propos du financement de 1 Md€ par des taxes affectées, la Région Hauts de France ne peut être la seule à prélever des impôts en plus alors

que la Normandie ou l'Île de France seront aussi impactées et bénéficiaires, avec la mise en service du canal, d'une nouvelle offre de transport et de logistique de dimension européenne. Aussi 2019 devra être l'occasion, me semble-t-il, pour l'association Seine-Nord Europe de plaider une solidarité financière interrégionale « gagnant-gagnant ».

Carole Bureau-Bonnard. L'objectif du canal Seine-Nord Europe est un effet réseau entre la Seine et le Nord de la France et de l'Europe. Ce projet est nécessaire pour nos territoires et nous devons veiller à ce que 2019 soit une année charnière dans le processus de réalisation de ce grand chantier européen. Le canal Seine-Nord Europe c'est de l'éco-performance, à la fois innovante et performante mais aussi sociétale et environnementale. Enfin, le canal Seine-Nord Europe permet de combiner les modes de transports entre le fluvial, le ferré et la route. Mais il n'a surtout d'intérêt que si nous développons des plateformes. Quatre sont à l'étude à Marquion, Péronne, Nesle et Noyon. Nous devons accompagner ces différents projets, véritables outils de développement économique pour les Hauts-de-France et pour les territoires sur lesquels elles s'implantent.

Je rappelle que le canal Seine-Nord Europe, dont la DUP a été prorogée en juillet dernier permettant de réaliser jusqu'au 12 septembre 2027 les expropriations nécessaires à la construction de cet ouvrage, est un projet d'aménagement régional et européen, soutenu par tous les territoires qu'il traverse. C'est la première fois qu'en France, un grand projet est co-construit par les territoires. Enfin, il est l'un des 5 grands projets européens financés à 50 % par l'Europe qui, il faut préciser, a augmenté sa participation financière.

Au sein des prochains débats législatifs sur ces deux textes, quels seront, à votre avis, les sujets sur lesquels il conviendra d'être le plus vigilant ?

Carole Bureau-Bonnard. Comme évoqué, l'engagement des collectivités de prendre en charge l'intégralité des besoins financiers de la Société du

Canal Seine-Nord Europe jusqu'à fin 2020 permettra aux discussions actuelles de se dérouler sans impacter le calendrier de réalisation du canal. Nous serons vigilants au maintien des 32 ETP nécessaires à la Société du Canal Seine-Nord Europe pour réaliser l'ensemble de ces missions et tenir le calendrier fixé.

Jérôme Bascher. La loi Mobilités est essentielle : elle sera discutée en 2019. Mais la loi de finances 2019 comporte des articles utiles au canal notamment pour l'économie du transport fluvial. C'est un ensemble qu'il faut regarder au-delà du seul creusement du canal qui ne peut devenir le creusement de la dette française.

En ce sens, et avec cet objectif, l'action des parlementaires doit, en amont de la mise en service du canal, préparer, rassembler et valoriser toutes les potentialités qu'offre le mode fluvial afin que l'effort financier consenti par l'Europe, l'Etat et les collectivités territoriales soit, grâce à la compétitivité renforcée de ce mode, un investissement porteur de développement. En d'autres termes, une véritable politique publique doit combiner la pertinence d'un projet d'infrastructure et le dynamisme de tous les acteurs appelés à l'utiliser qu'ils soient transporteurs ou acteurs économiques utilisateurs du mode.

Par ailleurs, 2019 doit encore être une année d'élaboration et de discussion avec les collectivités pour savoir ce que la Société du Canal Seine-Nord Europe doit prendre en charge et faire comprendre les choix qui seront faits au-delà des seuls textes de lois.

Carole Bureau-Bonnard. Le réseau fluvial bénéficiera d'un effort d'investissement de l'Etat en forte augmentation. Ainsi l'aménagement de la Lys devrait être engagé dès 2020. La mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) que le Conseil d'Orientations des Infrastructures a jugé « indispensable dans la perspective de l'ouverture de Seine-Nord-Europe » sera également engagée. D'une manière générale, nous devons veiller à maintenir un calendrier de travaux cohérent avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

Les projets Seine-Nord Europe et Seine-Escaut au sein du projet de loi Mobilités

(Extrait de l'exposé des motifs du projet de loi Mobilités présenté le 26/11/18)

« Le canal Seine-Nord Europe permettra d'assurer la connexion du bassin de la Seine au réseau des voies navigables du Nord de l'Europe pour les convois fluviaux à grand gabarit. La société du canal Seine-Nord-Europe, créée sous la forme d'un établissement public de l'Etat en mai 2017, sera transformée en établissement public local, en accord avec les collectivités territoriales concernées. Les travaux principaux devraient ainsi démarrer dans la période 2018 – 2022, en vue d'une mise en service progressive et devant s'achever d'ici la fin de la période 2023 – 2027.

L'aménagement de la Lys participe, avec la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, à la constitution du futur réseau fluvial à grand gabarit Seine-Escaut. Ce projet se situe à la fois en France, en Wallonie et en Flandre. Les travaux seront engagés dès 2020.

La mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne (MAGEO) constitue le débouché Sud du projet de canal Seine-Nord Europe et est indispensable à son plein effet. Ainsi, l'Etat accompagnera la réalisation des travaux dans un calendrier cohérent avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe.

Le projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine doit permettre d'augmenter le gabarit de la Seine amont et d'étendre l'hinterland des ports du Havre et de Rouen jusqu'à la région Grand Est. Sa réalisation pourra être engagée à l'horizon de 10 ans. »