

LE CANAL SEINE-NORD ENFIN À FLOT ?

HAUTS-DE-FRANCE L'État et les collectivités sont parvenus à un accord sur le protocole de financement du canal Seine-Nord. Les Hauts-de-France mettent une rallonge de 50 M€.

UN PROJET À 4,5 MILLIARDS

- **Le coût total** de l'ouvrage reste chiffré à 4,5 Mds d'euros
- **Participeront au financement** : l'Union Européenne : 1,8 Mds d'euros, l'État, 1Md d'euros, les collectivités, 1 Md d'euros
- **Les Régions** Hauts-de-France et Ile-de-France mettront respectivement 352 M d'euros et 110 M d'euros.
- **Le reste** proviendra de quatre Départements : Le Nord, avec 200 M d'euros, le Pas-de-Calais avec 130 M d'euros, la Somme, avec 70 M d'euros et l'Oise avec 100 M d'euros.
- **L'État et les collectivités** garantiront conjointement un emprunt de 700 M d'euros.

Au vu des innombrables annonces du même tonneau survenues au cours des 10 dernières années, on se gardera de crier victoire. Certitude néanmoins : le projet Seine-Nord Europe a franchi lundi soir une nouvelle étape cruciale sur la longue voie qui mène de Dunkerque à Gennevilliers, avec l'accord définitif survenu entre l'État et les collectivités territoriales (deux régions et quatre départements) sur le protocole de financement.

Traduction en chiffre : la Région Ile-de-France mettra 110 M€ dans le tuyau (Jean-Paul Huchon en son temps en avait promis 210), celle des Hauts-de-France acceptant de son côté de payer une rallonge de 50 M€ ce qui portera sa participation totale à 352 M€, moyennant l'octroi d'un siège supplémentaire au conseil de surveillance de la société de projet. En contrepartie, l'État a accepté d'aménager à ses frais les bords d'eau (les quais) des quatre plateformes multimodales prévues sur le tracé à Marquion (62), Péronne, Noyon et Noyon (voir ci-contre). Son engagement, jusqu'ici, ne portait que sur deux plateformes.

QUI PAIERA POUR LES PLATEFORMES ?

Incontestablement une des bonnes nouvelles du jour, sachant les incertitudes qui planaient – et qui planent toujours – sur ces plateformes. Des infrastructures complexes, hors projet, mais sans lesquelles ce dernier ne présente



La Région espère que le canal deviendra un vecteur de la construction du Grand Paris, avec l'acheminement des matériaux.

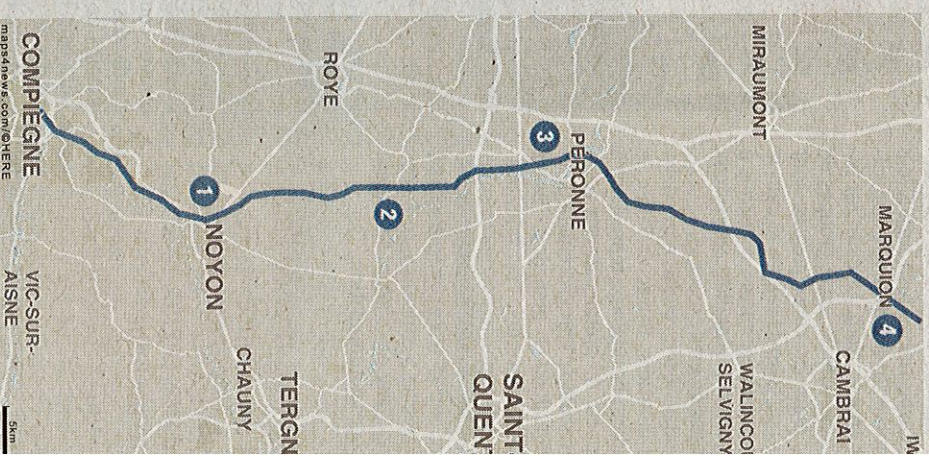
qu'un intérêt relatif puisque c'est autour de ces plateformes multimodales qu'est censée se développer l'activité économique générée par le canal. Granulats, céréales, industries agroalimentaires, transport combine... Les opportunités

VERS UN LANCEMENT DES TRAVAUX DANS LES SIX MOIS ?

Si l'on écoute Gérald Darmannin, le vice-président LR de la région chargé des transports, il suffit à présent de s'en remettre au calendrier. La signature de l'accord sur le protocole de financement survenue lundi soir ouvre la porte au décret qui actera, avant le 31 décembre, la création de la société de projet. S'ensuivront les nominations des représentants des collectivités et de l'État au conseil de surveillance. VNF (Voies Navigables de France) lancant parallèlement les appels d'offres. « Raisonnablement, on peut envisager un lancement des travaux dans le premier semestre 2017 », précise Gérald Darmannin. Côte coûts, tout aurait été bordé par l'accord du 28 novembre. Prudents, les acteurs ont retenu un taux d'inflation de 1,5 %, bien au-delà du taux réel actuel. Ils ont aussi provision-

né 700 millions d'euros pour les aléas de chantier. « C'est plus de 10 % du coût, ce qui est totalement hors normes », explique Gérald Darmannin qui est persuadé que les appels d'offres permettront, grâce à la concurrence, d'obtenir des coûts nettement inférieurs à ceux envisagés. Une façon de balayer de la main les objections de Bercy qui redoute une dérive des coûts : « Le modèle de Bercy c'est les lignes TGV. Sur un canal, il n'y a pas du tout les mêmes contraintes, notamment en termes d'expropriations ou de sécurité des voyageurs... »

Laurent dira s'il est dans le vrai. Sachant qu'on n'a plus creusé de canal à grand gabarit en France depuis les années soixante-dix et qu'aux problèmes de LGV, se substituent ici ceux liés à l'étalement, à l'alimentation en eau. ■



Le projet comporte quatre plateformes à Marquion (4) dans Pas-de-Calais, Péronne (3), Noyon (2) et Noyon (1). C'est là qu'il devrait se développer l'activité économique autour du canal.

dossier – ne désespère pas d'être investi par les investisseurs privés. D'ailleurs elle travaille de concert avec la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à un modèle de gouvernance qu'elle souhaite centralisée, chacune des plateformes devant fonctionner en mode autonome. « Ceci afin de laisser la possibilité d'avancer à son rythme », indique Gérald Darmannin, le vice-président de la Région chargé des transports, constatant que Rome ne s'est pas faite en un jour.

La réunion de lundi au matin des Transports lève-t-elle les hypothèques qui pèsent sur le projet ? On voudrait le croire. Les précédents incitent à la prudence. Promettre de l'argent pour une chose ; l'avoir en caisse pour une autre. Suite donc, au prochain épisode. ■ PHILIPPE HUCHON

ÉCONOMIE

LE CANAL SEINE-NORD ENFIN À FLOT ?

HAUTS-DE-FRANCE L'État et les collectivités sont parvenus à un accord sur le protocole de financement du canal Seine-Nord. Les Hauts-de-France mettent une rallonge de 50 M€.

UN PROJET À 4,5 MILLIARDS

Le coût total de l'ouvrage reste affiché à 4,5 Mds d'euros

Participeront au financement :

l'Union Européenne : 1,8 Mds d'euros, l'État, 1Md d'euros, les collectivités, 1 Md d'euros.

Les Régions Hauts-de-France et l'Île-de-France mettront respectivement 12 M d'euros et 110 M d'euros.

Le reste proviendra de quatre départements : Le Nord, avec 10 M d'euros,

Pas-de-Calais avec 130 M d'euros, Somme, avec 70 M d'euros et l'Oise avec 100 M d'euros.

L'État et les collectivités garantiront conjointement un emprunt de 10 M d'euros.

Autant de chiffres innombrablesannonces du même tonneausurvenues au cours des 10 dernières années, on se bécote de crier victoire. Certitude néanmoins : le projet Seine-Nord Europe a franchi lundi soir une nouvelle étape cruciale sur la longue voie qui mène de Dunkerque à Gennepvilliers, avec l'accord définitif survenu entre l'État et les collectivités territoriales des régions et quatre départements) sur le protocole de financement.

En conclusion en chiffre : la Région Île-de-France mettra 110 M€ dans le tuyau (Jean-Paul Huchon en son temps en avait promis 210), celle des Hauts-de-France acceptant de ne pas être le côté de payer une rallonge de 110 M€ ce qui portera sa participation totale à 352 M€, moyennant l'apport d'un siège supplémentaire au conseil de surveillance de la société de projet. En contrepartie, l'État a accepté d'aménager à ses bords d'eau (les quais) des plateformes multimodales sur le tracé à Marquion (2), Péronne, Nesles et Noyon (à contre). Son engagement, ici, ne portait que sur deux plateformes.

PAIERA POUR LES PLATEFORMES ?

Il est contestable qu'une des bonnes nouvelles du jour, sachant les incertitudes qui planaient - et qui planent toujours - sur ces plateformes. Des infrastructures annexes, hors projet, mais sans lesquelles ce dernier ne présente



La Région espère que le canal deviendra un vecteur de la construction du Grand Paris, avec l'acheminement des matériaux.

qu'un intérêt relatif puisque c'est autour de ces plateformes multimodales qu'est censée se développer l'activité économique générée par le canal. Granulats, céréales, industries agroalimentaires, transports combinés... Les opportunités

sont considérables. Reste à les concrétiser. Et c'est là que subsistent des inconnues. Pour qu'il y ait de l'activité, il faut des infrastructures ; terrassements, équipements, routes d'accès, raccordements ferroviaires... Qui paiera la

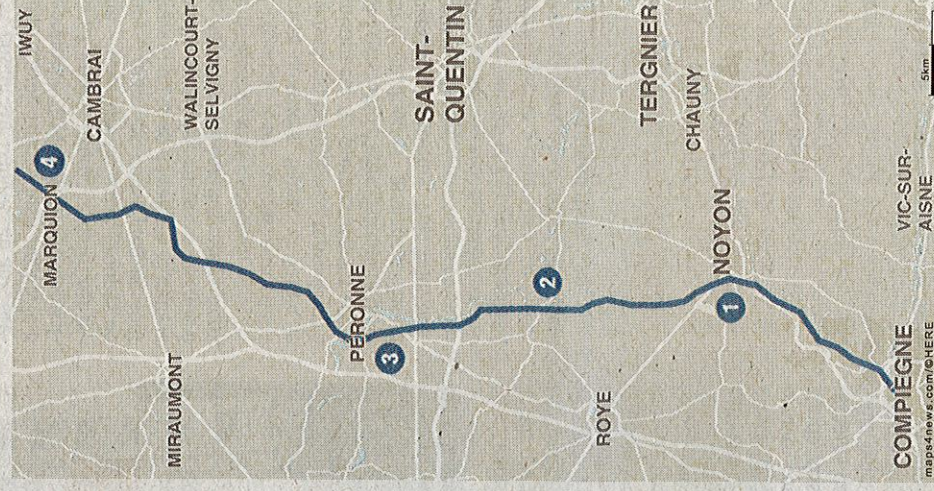
facture ? Mystère pour l'instant. En théorie, les collectivités. Autrement dit, les Départements et les intercommunalités ; hélas on connaît l'état de leurs finances. La Région, très volontaire - on lui doit incontestablement le déblocage du

VERS UN LANCEMENT DES TRAVAUX DANS LES SIX MOIS ?

Si l'on écoute Gérard Darmanin, le vice-président LR de la région chargée des transports, il suffit à présent de s'en remettre au calendrier. La signature de l'accord sur le protocole de financement survenue lundi soir ouvre la porte au décret qui actera, avant le 31 décembre, la création de la société de projet. S'ensuivront les nominations des représentants des collectivités et de l'État au conseil de surveillance, VNF (Voies Navigables de France) lançant parallèlement les appels d'offres. « Raisonnablement, on peut envisager un lancement des travaux dans le premier semestre 2017 », précise Gérard Darmanin. Côté coûts, tout aurait été bordé par l'accord du 28 novembre. Prudents, les acteurs ont retenu un taux d'inflation de 1,5 %, bien au-delà du taux réel actuel. Ils ont aussi provision-

né 700 millions d'euros pour les aléas de chantier. « C'est plus de 10 % du coût, ce qui est totalement hors normes », explique Gérard Darmanin qui est persuadé que les appels d'offres permettront, grâce à la concurrence, d'obtenir des coûts nettement inférieurs à ceux envisagés. Une façon de balayer de la main les objections de Bercy qui redoute une dérive des coûts : « Le modèle de Bercy c'est les lignes TGV. Sur un canal, il n'y a pas du tout les mêmes contraintes, notamment en termes d'expropriations ou de sécurité des voyageurs... »

L'avenir dira s'il est dans le vrai. Sachant qu'on n'a plus creusé de canal à grand gabarit en France depuis les années soixante-dix et qu'aux problèmes de LGV, se substituent ici ceux liés à l'étanchéité, à l'alimentation en eau. ■



Le projet comporte quatre plateformes, à Marquion (4) dans le Pas-de-Calais, Péronne (3), Nesles (2) et Noyon (1). C'est là que devrait se développer l'activité économique autour du canal.

dossier - ne désespère pas d'y associer des investisseurs privés. D'ailleurs elle travaille de concert avec la Caisse des dépôts et consignations (CDC) à un modèle de gouvernance qu'elle souhaite décentralisée, chacune des plateformes devant fonctionner en mode autonome. « Ceci afin de leur laisser la possibilité d'avancer à leur rythme », indique Gérard Darmanin, le vice-président de la Région chargé des transports, conscient que Rome ne s'est pas faite en un jour.

La réunion de lundi au ministère des Transports lève-t-elle toutes les hypothèques qui pèsent sur le projet ? On voudrait le croire. Mais les précédents incitent à la prudence. Promettre de l'argent est une chose ; l'avoir en caisse en est une autre. Suite donc, au prochain épisode. ■ PHILIPPE FLUCKIGER