

Forcing nordiste pour le canal Seine-Nord Europe

Les élus locaux des Hauts-de-France proposent au gouvernement de reprendre la responsabilité du projet

Ils ne veulent pas lâcher l'affaire ! Après l'annonce, cet été, par le président de la République, Emmanuel Macron, du gel des grands projets d'infrastructure pour les cinq ans à venir, faute de financements, les élus locaux du nord de la France sont remontés au créneau pour demander la « régionalisation » du projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe.

Mardi 12 septembre, Xavier Bertrand, le président de la région Hauts-de-France, les présidents de quatre départements concernés et des parlementaires ont avancé de nouveaux arguments pour tenter de convaincre Elisabeth Borne, la ministre des transports, et Gérard Darmanin, le ministre de l'action et des comptes publics, du bien-fondé de maintenir ce projet déjà maintes fois reporté. Initialement, les premiers coups de pioche de ce canal de 107 km reliant l'Oise au canal Dunkerque-Escaut auraient dû intervenir en 2012 pour une mise en service cette année.

Pour débloquer la situation, les élus nordistes proposent d'aider financièrement l'Etat. Sur les 4,9 milliards d'euros de budget, les collectivités du nord de la France proposent d'avancer les deux premières années de financements prévus par l'Etat et de garantir, en lieu et place de celui-ci, l'emprunt de quelque 780 millions d'euros nécessaires pour le bouclage du financement de l'infrastructure.

En mars 2017, les acteurs du projet s'étaient entendus sur la répartition des « frais ». L'Union européenne serait prête à apporter 2 milliards d'euros, dont l'essentiel d'ici à 2020, l'Etat un peu plus de 1,1 milliard, les collectivités locales 1,1 milliard, tandis que la Société du canal Seine-Nord emprunterait 780 millions d'euros.

Malgré la création d'un établissement public pour porter le canal, l'Etat renâcle toujours. Après Emmanuel Macron, Edouard Philippe, le premier ministre et ancien maire du Havre, se montre peu séduit par un canal qui faciliterait le fret venu des ports de Dunkerque, d'Anvers (Belgique) et de Rotterdam (Pays-Bas).

Les élus locaux n'en démordent pourtant pas et ont placé tous leurs espoirs en Gérard Darmanin, l'ancien maire de Tourcoing, très au fait du dossier. Selon les élus locaux et la Société du canal, de 7 000 à 13 000 emplois pourraient être créés pendant les cinq ans de construction, puis de 25 000 à 50 000 emplois directs ou indirects une fois le canal mis à grand gabarit. L'essentiel des emplois sera créé sur les quatre

méga-plates-formes logistiques prévues.

« Pour lancer réellement le projet, nous avons proposé au gouvernement d'avancer les premiers fonds dus par l'Etat pendant deux ans, explique Xavier Bertrand. Il nous a alors répondu que le problème était lié à la garantie d'Etat, comptabilisée dans la dette, nous proposons donc de la prendre en charge. Ce serait vraiment une première ! Là, si le président de la République et le premier ministre ne sont pas d'accord, c'est vraiment qu'ils ne veulent pas de ce projet... »

« Trop tôt pour en parler »

En contrepartie, les élus exigent d'avoir le dernier mot sur les futures recettes à affecter au financement de l'emprunt. « Il est hors de question de créer une écotaxe, tonne le président du conseil régional. Nous sommes ouverts à d'autres types de financements, mais c'est aujourd'hui trop tôt pour en parler, puisque si nous donnons les premiers coups de pioche fin 2018, début 2019, nous inaugurerons le nouveau canal en 2023 au plus tôt. »

Face à ces propositions, le gouvernement reste pour l'instant prudent. Dans un communiqué, Elisabeth Borne et Gérard Darmanin ont salué « les premières propositions formulées par les collectivités afin de parvenir à une solution, notamment sur la garantie des emprunts de la société de projet et la gouvernance de la société de projet, chargée de la réalisation de cette infrastructure, qui pourrait évoluer vers une place majoritaire des collectivités locales ».

Enfin, les deux ministres ont rappelé l'ouverture mardi 19 septembre des « assises nationales de la mobilité, afin de concerter les grandes orientations de la politique de mobilité, qui doit mener au

premier semestre 2018 à une loi de programmation et de financement des infrastructures, fixant une programmation quinquennale des investissements, équilibrée en ressources et en dépenses ».

« L'urgence est aujourd'hui de lancer le projet », insiste Xavier Bertrand, qui ne souhaite pas attendre la future loi de programmation. En faisant basculer de l'Etat vers la région un tel projet d'infrastructure, ce serait une véritable première en France. Jusqu'à présent, les collectivités ont été incitées à financer les grands projets, comme les lignes à grande vitesse Est, Rhin-Rhône ou Atlantique, sans pour autant avoir la main sur la gouvernance des projets.

Et puis, juge-t-on à la région Hauts-de-France, « si la région propose un montage un peu différent à l'Etat sur ce projet, cela pourrait pousser d'autres régions à faire des propositions financières innovantes concernant des grandes infrastructures ». Comme le canal Seine-Nord, la future ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse ou le tunnel Lyon-Turin qui sont aujourd'hui en passe d'être mis sur la touche pour orienter les financements sur les transports du quotidien.

Cependant, la solution financière proposée par la région des Hauts-de-France semble fragile, venant accroître les besoins de financement des administrations publiques. De plus, ajoute un observateur du projet, « si le gouvernement flanche sur ce dossier, cela voudra dire que la vieille politique des grands travaux financés à fonds perdu va perdurer. Enfin, lancer ce projet de canal est assez ironique quand on sait qu'un tiers du réseau fluvial n'est plus assez bien entretenu, faute de financement suffisant de Voies navigables de France ».

PHILIPPE JACQUÉ

