
SEINE NORD INFOS

Mars 2019

Synthèse de la réunion de l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escaut du mardi 5 mars 2019

L'association Seine-Nord Europe a réuni une quarantaine de Députés, Sénateurs, collaborateurs parlementaires et élus locaux, le mardi 5 mars 2019 à Paris, pour une réunion de l'intergroupe parlementaire Seine-Nord Europe / Seine-Escaut désormais co-présidé par la Députée Carole Bureau-Bonnard et le Sénateur Jérôme Bascher. L'occasion de faire le point sur les textes législatifs clés pour Seine-Nord Europe, de débattre des modalités de financement du projet et d'échanger avec quelques porte-paroles du Club des Villes & EPCI de l'association.

En ouverture, Philippe Marini, Maire de Compiègne et Président de l'association Seine-Nord Europe, a rappelé l'intérêt majeur de cet intergroupe pour veiller au bon avancement de Seine-Nord Europe et remercié les nouveaux co-Présidents pour leur engagement.

Il rappelle que le projet de loi d'orientation des mobilités indique que « les travaux principaux de Seine-Nord Europe devraient démarrer dans la période 2018 – 2022 », en vue d'une « mise en service progressive devant s'achever entre 2023 – 2027 ». Pour le Président de l'association, « *le chemin qui mène à la réalisation de Seine-Nord Europe est encore pavé d'incertitudes, en raison d'une maquette financière encore à finaliser* ».

Deux co-Présidents en première ligne

Vice-Présidente de l'Assemblée nationale, Députée de l'Oise et présidente du groupe d'études « voies navigables, transports multimodaux et canaux », Carole Bureau-Bonnard a rappelé qu'elle suivait ce projet depuis 2008 en tant qu'élue de la Ville de Noyon et de la Communauté de Communes du Pays Noyonnais. Après avoir rappelé que Seine-Nord Europe est un grand projet européen, elle estime que ce projet est aujourd'hui concret pour les territoires concernés. De premiers travaux liés aux mesures compensatoires environnementales ont été lancés à Bienville et les achats de terrain se poursuivent.

Au niveau législatif, elle souligne que 32 emplois temps plein ont été validés au sein du projet de loi de Finances, et que le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit bien la régionalisation de la



De gauche à droite : Jérôme Bascher, Carole Bureau-Bonnard, Philippe Marini et Jean-François Dalaise

Société du canal Seine-Nord Europe. Elle salue l'engagement et les actions initiées par les collectivités territoriales impliquées et notamment la région Hauts-de-France pour que ce projet devienne viable, ainsi que l'appui très important de l'Union européenne.

Sénateur de l'Oise et conseiller départemental de Senlis, Jérôme Bascher rappelle que ce projet n'est pas seulement celui de la région Hauts-de-France, car il concerne aussi directement l'Île-de-France, et notamment les Yvelines et le Port de Paris, mais aussi la Normandie.

Pour Jérôme Bascher, « *il suffit de prendre l'A1 pour se convaincre de la nécessité de faire Seine-Nord Europe, car le transport de marchandises continue de se développer* ». Il note que trois présidents successifs, Nicolas Sarkozy, François Hollande et Emmanuel Macron ont chacun confirmé la réalisation de ce projet. Il cite également le rapport du Préfet de la région Hauts-de-France sur les ports de la région. Il convient d'intégrer dans cette réflexion les ports normands et franciliens, car le développement logistique est

un enjeu économique majeur pour notre façade maritime, notamment dans la perspective du Brexit qui va générer de nouveaux besoins et de nouvelles opportunités.

« *Mon sujet, c'est le financement du projet* » précise Jérôme Bascher. Ayant participé aux négociations avec les ministères concernés pour le compte du Département de l'Oise, il souligne que les financements innovants envisagés ne sont pas au rendez-vous aujourd'hui, et estime essentiel que la France se remobilise sur les grands projets d'investissement.

Débat sur les pistes de financement de Seine-Nord Europe

Ancien Député du Nord et auteur des rapports de reconfiguration sur Seine-Nord Europe, Rémi Pauvros a fait le point sur les pistes potentielles de financement du projet.



Philippe Marini et Rémi Pauvros

Rémi Pauvros insiste sur le fait que « *si trois Présidents de la République ont affirmé l'irréversibilité du projet, la maquette de financement n'est pas finalisée malgré le fait qu'elle ait été approuvée.* » Rémi Pauvros estime logique que l'Etat mette un milliard d'euros dans le financement du projet et que dans cette perspective, les parlementaires ont leur rôle à jouer. Il détaille les deux principales pistes de financement proposées à l'époque :

L'Eurovignette. Il faut, selon lui, continuer à travailler cette piste, car désormais les recettes de l'Eurovignette doivent être fléchées sur le financement de projets européens. Et il s'agit de cibler les 13 000 camions/jour qui traversent la région Hauts-de-France. « *Quelques centimes d'euros par camion permettraient de rembourser sur 40 ans l'emprunt de 800 millions €* ». Cette approche permettrait également de sécuriser l'A1 ajoute-t-il. Il estime nécessaire d'impliquer les sociétés d'autoroute dans cette réflexion.

La taxation des entrepôts. Il s'agit là d'une approche équivalente à celle du financement de la Société du Grand Paris. Rémi Pauvros rappelle que 90 % des entrepôts logistiques ne sont branchés

qu'au mode routier, et qu'il faut stopper cette dérive. C'est pourquoi la taxe proposée dans son 2^e rapport comprenait un abattement pour les entrepôts utilisant le mode ferroviaire ou fluvial.

Pour rappel, le protocole de financement signé entre l'Etat et les collectivités territoriales le 13 mars 2017 prévoyait une parité des financements entre l'Etat et les collectivités. Il s'appuyait sur une contribution de 1,8 milliard € de l'Union européenne, 1 milliard € de l'Etat, 1 milliard € des collectivités et 800 millions € d'emprunt. Sur la base de ce protocole de financement, l'Etat a pris en charge les dépenses de fonctionnement de la Société de projet en 2017 et 2018. Les collectivités territoriales ont pris le relais de ce financement pour les années 2019 et 2020.

Pour Rémi Pauvros, « *Le milliard de l'Etat, c'est 125 millions € par an pendant la durée des travaux. Pour ce qui concerne l'emprunt de 800 millions €, c'est environ 30 millions € à rembourser par an, sur la base d'un emprunt de 40 ans, via des recettes dédiées. Cela ne me paraît pas impossible.* »

Le rôle clé de l'Union européenne

Rémi Pauvros rappelle que l'Union européenne a toujours été un interlocuteur bienveillant qui a accompagné le projet avec patience et détermination. Il estime nécessaire aujourd'hui d'envoyer un signe fort à l'Europe sur ce projet.

En ce qui concerne le soutien financier de l'Union européenne, il est précisé qu'un nouveau règlement européen est en cours d'élaboration. Il devrait permettre de faire passer le co-financement de l'Europe de 40 % à 50 % du coût total du projet Seine-Nord Europe.

Enfin, le projet Seine-Nord Europe devrait également bénéficier d'un « Implementing Act » garantissant son financement sur plusieurs tranches du programme de Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE). Actuellement, seuls deux grands projets européens bénéficient de ce statut particulier.

Le débat avec les parlementaires et les élus locaux présents

Vis-à-vis de l'Europe et des collectivités territoriales très engagées sur ce projet, il convient néanmoins pour les parlementaires rassemblés de faire des propositions rapidement, afin de conforter la réalisation du projet.

Rappelant le lancement d'une mission sur l'axe Seine, Carole Bureau-Bonnard souligne qu'elle a proposé au Président de la République de créer un groupe de travail parlementaire sur le projet Seine-

Nord Europe qui pourrait travailler sur cette question du financement. Une mission parlementaire pourrait venir compléter ce dispositif de réflexion. Si une taxe doit être créée, il conviendra, selon elle, de faire toute la pédagogie nécessaire autour de celle-ci et de son intérêt pour les territoires qui vont bénéficier du projet.

Pour Philippe Marini, il conviendra en effet de mettre en avant les contreparties à la création éventuelle d'un nouvel outil fiscal de financement : ce projet va constituer un outil de développement pour les territoires et créer de l'emploi. Il ajoute que ces pistes devront être présentées avant l'été, afin de pouvoir nourrir la réflexion sur le volet recettes du projet de loi de Finances approuvé en Conseil des Ministres en septembre.

Pour le compte du Conseil départemental de l'Oise, Eric De Valroger rappelle que le Département s'est engagé à hauteur de 100 millions d'euros sur le co-financement du projet. Par rapport au protocole initialement signé, différents points ont évolué selon lui. Mais aujourd'hui, les collectivités sont « au pied du mur ». Cette année, le Conseil départemental doit engager 3 millions € sur la réalisation du projet. Il n' imagine pas que l'on puisse dépenser 3 millions € sur un projet qui ne serait pas encore irréversible. Pour ce qui est du financement, il rejoint les conclusions de Rémi Pauvros sur les deux pistes de financement à creuser, et écarte les autres propositions qui ont été faites par ailleurs : augmentation de la TICPE ou encore une taxe sur les bureaux en Hauts-de-France.

L'actualité récente autour de la gouvernance d'HAROPA a été également évoquée. Le Port de Paris a également besoin de Seine-Nord Europe qui est aussi un outil de la politique maritime française. Il conviendrait sur ce point d'alimenter la réflexion du prochain CIMER. Sur ce sujet, Jean-François Dalaise, Vice-Président et Secrétaire générale de l'association, ancien Président de Ports de Paris, craint que la fusion de la gouvernance des 3 ports ne se solde par un désengagement

financier de l'Etat. Il regrette que l'on fasse des questions de gouvernance une priorité avant celle de définir une stratégie économique commune à l'échelle du quart Nord-Ouest du pays. Il s'agira selon lui d'être attentif à la phase de consultation lancée par le groupe de préfiguration.

Au nom du GERIF (Groupement d'entreprises régionales d'intérêt fluvial), Christian Decocq rappelle que les acteurs économiques du Nord ont démontré leur attachement à ce projet. En 2012, le GERIF a obtenu des lettres de soutien auprès des plus grands chargeurs régionaux et de nombreux groupes de distribution. L'urgence est aussi selon lui de travailler sur les plates-formes multimodales qui seront adossées au futur canal.

Des initiatives parlementaires pour conforter la maquette de financement du projet

En conclusion de cette réunion, Philippe Marini propose de rédiger un canevas de communiqué qui sera partagé – pour cosignature – avec les parlementaires mobilisés, afin de souligner leur mobilisation et la nécessité de trouver des financements affectés. Il propose de soutenir la création évoquée par Carole Bureau Bonnard d'un groupe de travail parlementaire dédié pour évaluer les formules de financement. Enfin, il propose de demander une audience au Président de la République avec les co-Présidents de l'intergroupe parlementaire.

Jérôme Bascher souscrit à ces conclusions et rappelle la nécessité de voir ce grand projet soutenu par de nombreux Députés et Sénateurs, et ce de manière transpartisane.

Carole Bureau-Bonnard confirme que le groupe de travail qu'elle appelle de ses vœux devra être créé à l'initiative du Président de la République. Elle souligne que Seine-Nord Europe est un grand projet économique mais aussi écologique, et que les plates-formes multimodales territoriales seront un élément clé de la dynamique économique créée.

