

Rapport de la cour des comptes européenne du 16 juin 2020

« Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus »

La cour des comptes européenne a publié le 16 juin 2020 un rapport intitulé « Infrastructures de transport de l'UE : accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus ». Son objet est d'évaluer le suivi par la Commission européenne de 8 mégaprojets de transport européens cofinancés par l'UE, dont la liaison Seine-Escaut.

A cette occasion, la cour a relevé plusieurs bonnes pratiques dans la mise en œuvre de la liaison Seine-Escaut. Elle a notamment souligné la qualité de la coopération internationale au service du projet. Celle-ci consiste en une gouvernance intégrée qui s'articule autour de deux instances :

- La commission intergouvernementale (CIG) qui associe la France, la Flandre et la Wallonie et fixe les grandes orientations de la coopération,
- Le groupement européen d'intérêt économique (GEIE) Seine-Escaut en charge de la mise en œuvre de la coopération et qui regroupe De Vlaamse Waterweg, le Service public de Wallonie, la Société du canal Seine-Nord Europe et Voies Navigables de France.

La Commission européenne est associée à ces deux instances en participant régulièrement à leurs réunions ; elle siège également depuis 2017 au Conseil de surveillance de la Société du canal Seine-Nord Europe.

La bonne coopération internationale s'est notamment traduite par une pratique vertueuse remarquée par les auditeurs concernant les travaux d'aménagement de la Lys mitoyenne pour lesquels chaque partenaire peut effectuer des travaux et gérer des projets sur le territoire des autres grâce à une convention internationale signée par la Wallonie, la Flandre et la France.

La cour a de plus souligné la bonne intégration des parties prenantes de Seine-Escaut qui ont été bien informées, ont pu apporter leur contribution et ont enrichi le processus. La démarche Grand chantier du Canal Seine Nord-Europe et la procédure projets complexes pour le canal Bossuit-Courtrai ont ainsi été citées en exemple.

Concernant les coûts de la liaison Seine-Escaut, le rapport a déploré une augmentation de 199% pour le canal Seine-Nord Europe. Cette analyse s'appuie toutefois sur un chiffrage de 1993 (voir page 76) pour lequel la faisabilité de l'ouvrage n'était pas encore validée et ses spécifications (tracé et gabarit) étaient très différentes du projet actuel. Si l'analyse avait pris comme point de comparaison le chiffrage au moment de la déclaration d'utilité publique (2006) sur la base des études d'avant-projet – comme elle l'a fait pour les autres mégaprojets étudiés et comme le recommande dans ses

réponses la commission Européenne¹-, elle aurait montré une évolution des coûts proche de l'inflation et classant Seine-Escaut parmi les projets ayant le mieux maîtrisé leurs coûts.

La cour a enfin souligné la pertinence du recours aux décisions d'exécution qui permettent de préciser les activités et le calendrier des mégaprojets soutenus par l'UE. Une telle décision a été signée en juin 2019 pour Seine-Escaut, elle formalise l'engagement de la France, de la Belgique et de l'Union européenne pour la réalisation avant 2030 de ce grand projet de transport durable au service du développement des territoires.

¹ Extrait des Réponses de la Commission Européenne en Annexe du rapport « La première estimation de coûts pertinente n'a pu être établie qu'en 2006 après les études de faisabilité; par conséquent, l'estimation initiale devrait être celle de 2007 (4,002 milliards d'EUR) ».